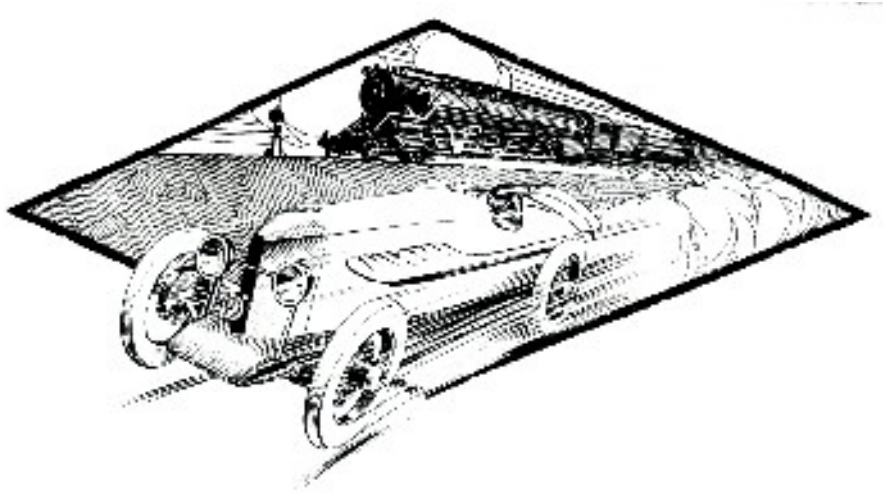


# automobilisering en de overheid in België vóór 1940



Besluitvormingsprocessen bij de ontwikkeling  
van een conflictbeheersingssysteem

Donald Weber

*Proefschrift tot het behalen van de graad van doctor in de geschiedenis aangeboden  
aan de Faculteit Letteren & Wijsbegeerte van de Universiteit Gent  
tijdens het academiejaar 2008-2009*

Promotor prof. dr. Jan Art

Gent, 2008



# Automobilisering en de overheid in België vóór 1940

Besluitvormingsprocessen bij de ontwikkeling van een conflictbeheersingssysteem

Donald Weber

Gent, 2008

On Earth – when there had been an Earth, before it was demolished to make way for a hyperspace bypass - the problem had been with cars. The disadvantages involved in pulling lots of black sticky slime from out of the ground where it had been safely hidden out of harm's way, turning it into tar to cover the land with, smoke to fill the air with and pouring the rest into the sea, all seemed to outweigh the advantages of being able to get more quickly from one place to another - particularly when the place you arrived at had probably become, as a result of this, very similar to the place you had left, i.e. covered with tar, full of smoke and short of fish. (Douglas Adams, *The Hitch Hiker's Guide to the Galaxy*, p. 257)

A quoi bon une auto si ce n'est pour gagner du temps? Prenez plutôt alors la diligence, prenez un fiacre! Mais non, si vous prenez une auto, c'est pour aller vite: qui le contredira? Et à qui fera-t-on croire que si l'on construit des automobiles donnant des vitesses de 60, 70 et 80 kilomètres à l'heure c'est seulement pour procurer à leurs propriétaires la satisfaction platonique de pouvoir dire à leurs invités, dans leurs salons, qu'en principe leurs machines seraient capables de brûler les étapes? Qui dit « auto », dit donc « vitesse » ; et qui dit « vitesse » dit « dérapement, embardée, crèvement de pneu, ratage, grattage, accrochage, panache ». (Alexandre Braun, *Parlementaire Handelingen Senaat*, 8/6/1909, p. 227-8)

Universiteit Gent | Faculteit Letteren & Wijsbegeerte | 2008

Doctoraatsbegeleidingscommissie

Jan Art (Universiteit Gent), Gijs Mom (Technische Universiteit Eindhoven), Peter Scholliers (Vrije Universiteit Brussel), Wouter Steenhaut (Amsab-Instituut voor Sociale Geschiedenis), Geert Van Goethem (Amsab-Instituut voor Sociale Geschiedenis)

Tekst gezet in Book Antiqua met Open Office, afbeeldingen voorbereid met Paint.Net.

## Woord vooraf

Het voorliggende onderzoek werd uitgevoerd in de periode 2005-2008 in het kader van mijn opdracht als wetenschappelijk onderzoeker bij Amsab-Instituut voor Sociale Geschiedenis, waaraan ik sinds 1997 verbonden ben. De Vakgroep Nieuwste Geschiedenis van de Universiteit Gent heeft mij in deze periode welwillend aanvaard als doctorandus.

Aan de basis van het onderzoek ligt een vorm van verwondering over een hedendaags fenomeen: de automobiel, en de plaats die dat tuig inneemt in onze levens en onze openbare ruimte. Hoe is het zover kunnen komen, in de wetenschap dat de eerste moderne automobielen in de jaren 1890, amper een goede eeuw geleden, op de weg zijn verschenen? Deze vraag gaat niet over de automobiel zelf, maar over de maatschappelijke effecten van het massale gebruik van dit moderne voertuig. Het gaat over automobiliseringsprocessen veel eerder dan over automobielen zelf. Het was van bij de aanvang duidelijk dat deze geschiedenis een sociale geschiedenis moest worden, een verhaal van mensen, wat zij met automobielen deden en hoe dat hun (en onze) levens, en de maatschappelijke ordening in het algemeen heeft veranderd.

Natuurlijk kon het onderzoek niet dit hele onderwerp bestrijken, automobilisering is een maatschappelijke octopus met vele en lange tentakels. In overleg met mijn begeleidingscommissie werd in een vroege fase besloten om de nadruk te leggen op de politieke aspecten van het automobiliseringsproces, en de culturele en economische aspecten enkel kort als contextmateriaal te behandelen. Daarbij concentreerde ik mij op de besluitvorming bij de centrale overheid. De automobilisering was immers geen maatschappelijk neutraal proces, er waren voorstanders en tegenstanders, *chauffards* en *écrasés*. De overheid moest in haar automobiliseringsbeleid — voor zover er al van een beleid sprake was — voortdurend schipperen tussen tegengestelde belangen en kibbelende belangenorganisaties. Verkeersslachtoffers versus automobielfabrieken, Automobile Club versus Ligue des Piétons, route versus rail. Hierbij moest vermeden worden om het onderzoek tot een Belgische context te beperken, een Belgische automobiliseringsgeschiedenis kon nooit meer zijn dan een casus van het internationale proces dat de automobilisering geweest is. Wel hoop ik dat het voorliggende onderzoeksverslag een aanzet kan zijn tot meer aandacht bij Belgische historici voor de reusachtige gevolgen die de automobilisering heeft gehad voor onze maatschappelijke geschiedenis.

Dit onderzoek heeft een voorgeschiedenis. In de periode 1992-1996 was ik verbonden aan de Vakgroep Nieuwste Geschiedenis van de Universiteit Gent als aspirant-navorser. In deze

periode heb ik reeds onderzoek gevoerd rond het hier behandelde onderwerp. Dat heeft toen geleid tot een half afgewerkte doctoraatsverhandeling die daarna negen jaar lang in een schuif heeft gelegen, een situatie waar het Fonds voor Wetenschappelijk Onderzoek uiteraard niet tevreden mee was. Ik hoop dat ik met het alsnog afwerken van de verhandeling toch een deel van mijn schuld kan aflossen.

Ten slotte wil ik hier een woord van dank uiten aan allen die mij in de voorbije jaren hebben gesteund en bijgestaan in het lange, eenzame gevecht dat een doctoraatsonderzoek is. Mijn dank gaat in de eerste plaats uit naar de promotor, prof. dr. Jan Art (Universiteit Gent), die zestien jaar heeft moeten wachten op zijn doctorandus maar mij al die tijd is blijven steunen en bijstaan. Dank ook aan de leden van de doctoraatsbegeleidingscommissie, in het bijzonder dr. ing. Gijs Mom (Technische Universiteit Eindhoven) en prof. dr. Peter Scholliers (Vrije Universiteit Gent) voor de tijd die zij voor mij hebben willen uittrekken en voor de vele commentaren en raadgevingen, die een beslissende rol hebben gespeeld in dit onderzoek. Dank ook aan rijksarchivaris prof. dr. Karel Velle (Universiteit Gent) voor zijn jarenlange hulp en vertrouwen, aan Philippe Hougardy van de Automobile Club, waar ik zulk een warm onthaal kreeg, en aan mijn collega dr. Luc Peiren, die nooit heeft nagelaten om een helpende hand te reiken. Bijzondere dank ook aan het personeel van de werkzaal van de Koninklijke Bibliotheek en de leeszalen van de Universiteitsbibliotheek Gent, die mij zovele jaren lang hebben geholpen bij het verzamelen van mijn onderzoeksmateriaal, altijd vriendelijk en hulpbereid. Bijzondere waardering voor al mijn collega's bij Amsab-ISG, waar ik al elf jaar niets minder dan een droomjob heb, en voor mijn ex-collega's van de vakgroep, waar ik mooie en verrijkende jaren heb meegemaakt. Natuurlijk mag ik niet nalaten Lieve en Adeline te vermelden, die hun man en papa zo vaak hebben moeten missen de voorbije jaren, mijn ouders Ivo en Clementine, die al zo vele jaren aan het vragen zijn "waar dat doctoraat nu blijft" maar mij een warm toevluchtsoord hebben geboden in de schrijffase, en mijn meter Agnes en peter Oscar, die het jammer genoeg niet meer kan meemaken.

Het belangrijkste woord van dank heb ik voor het einde bewaard, voor dr. Geert van Goethem, adjunct-directeur, en vooral voor dr. Wouter Steenhaut, directeur van Amsab-ISG en degene die mij opgedragen heeft mijn half afgewerkte doctoraat opnieuw ter hand te nemen. Zonder jouw inzet en vertrouwen, Wouter, was dit doctoraat er nooit geweest.

Gent, september 2008

Donald Weber

# Inleiding

## Onderwerp en vraagstelling

---

Het verschijnen van gemotoriseerd verkeer op de openbare wegen op het einde van de negentiende eeuw veroorzaakte sociale conflicten en een verstoring van de publieke orde. Als reactie hierop werd door de overheid een fundamenteel nieuw regime ontwikkeld voor de openbare wegen: het moderne verkeersreglement. In dit onderzoek wordt nagegaan op welke manier en in welke context dit beleid tot stand kwam, welke conflicten er waren, hoe automobilisten, pers, administraties en de politieke wereld hun belangen verdedigden en probeerden op de besluitvorming te wegen, en welke de aard was van de nieuwe regels.

*Traffic control as social control*, de transformatie van de openbare ruimte door wat we *het verkeer* noemen, is een van de meest ingrijpende effecten geweest van de modernisering van de afgelopen anderhalve eeuw.

A civil society of automobility, or the right to drive where and when one wants, involves the mobile transformation of once public space into road space, coercing, constraining and unfolding an awesome domination, such that nearly half of the land in LA, for example, is devoted to car-only environments.<sup>1</sup>

Ten gronde aan dit onderzoek ligt dan ook een simpele vraagstelling, gebaseerd op een alledaagse ervaring, de ervaring van iedereen die 's ochtends de deur uitgaat en een soort van gevangenis betreedt, onderworpen aan verkeersborden, verkeerslichten, verkeersregels en verkeerspolitie. In de woorden van Michel Foucault: "Prison begins far away from the prison gates. Just outside the door of your house."<sup>2</sup> De vraag is dan: Waar komt dit allemaal vandaan?

Om te beginnen, neem de naam voor dit regime: *verkeer*. Dat woord is in feite een leeg begrip, een container waarachter een groot aantal sterk uiteenlopende fenomenen schuilt. Strikt genomen slaat het op personen, die zich al dan niet in voertuigen bewegen langs een weg: verkeersreglementen regelen bewegingen van voertuigen en personen langs wegen. Maar maatschappelijk gezien doen verkeersreglementen, en de verkeerswetgeving in het algemeen, veel meer dan enkel *bewegingen regelen*. Ze definiëren het begrip openbare

<sup>1</sup> Mimi Sheller & John Urry, 'Mobile Transformations of 'Public' and 'Private' Life', *Theory, Culture & Society*, xx, 2003, nr. 3, p. 115.

<sup>2</sup> Roger Deacon, 'An analytics of power relations: Foucault on the history of discipline', *History of the Human Sciences*, xv, 2002, nr. 1, p. 111.

ruimte, delen het op in categorieën, en bepalen het uitzicht ervan, zodat bijvoorbeeld een autoweg als een Chinese muur dorpen doormidden snijdt. Ze bepalen welke onderdelen van de openbare ruimte toegankelijk zijn, en welke niet. Ze identificeren soorten van weggebruikers, zodat het recht om een voertuig op de openbare weg te gebruiken niet wordt bepaald door wie men is of wat men kan, maar door een papier van de overheid. Modern verkeer gaat over meer dan verkeer alleen, het gaat over de manier waarop maatschappijen, hun overheden en hun bevolkingen, omgaan met openbare ruimte.

Traffic control systems are the most visible element of the urban infrastructure. They are not just physical systems like telephones or sewers or streets, although their technological elements, traffic lights, signs, and painted pavements, fit that description. Rather, they are systems that attempt to impose a strong social control over the most fundamental of human behaviors, whether to move or to stand still. Traffic engineers must control police, drivers, and pedestrians.<sup>3</sup>

Historisch gezien moet de opkomst van het moderne verkeerssysteem gekoppeld worden aan de opkomst van de fiets en de automobiel. Dit moet echter enigszins genuanceerd worden. Industrialisering, bevolkingsgroei en transport zijn altijd hand in hand gegaan. De industriële revolutie en de bevolkingsgroei van de negentiende eeuw hebben de nood aan transportmiddelen sterk doen toenemen, tot de paarden het niet meer konden trekken, en gemechaniseerde (fiets) en gemotoriseerde voertuigen (trein, stoomschip, tram, automobiel) hun intrede deden.<sup>4</sup> Onder deze nieuwe vervoersmiddelen heeft de automobiel uiteindelijk in de eerste helft van de twintigste eeuw een positie van hegemonie verworven. Natuurlijk hebben beide fenomenen op elkaar ingewerkt: de toename van goederenvervoer (industrialisering) en van personenvervoer (bevolkingsgroei) hebben nieuwe voertuigen doen ontstaan, maar de automobiel heeft door zijn efficiëntie, en na de Tweede Wereldoorlog ook door zijn toegankelijkheid, op zijn beurt het globale verkeer nog sterk doen stijgen. Modern verkeer is dus ouder dan de automobiel.

Toch zijn het eerst de fiets, op lokaal vlak, en later en vooral de automobiel, op nationaal en internationaal vlak, die de aanleiding zijn geweest tot het uitvaardigen van de eerste moderne verkeersregels. Wat maakte fiets- en automobiilverkeer dan zo bijzonder, dat een nieuw regime voor de openbare wegen moest gemaakt worden? Fiets en automobiel hebben voor een nieuwe bewegingscultuur gezorgd, die draaide om snelheid in plaats van verplaatsen van ladingen. Dat had verregaande gevolgen voor het gedrag van mensen op de openbare weg. We kunnen deze samenvatten aan de hand van het begrippenkoppel reactief-anticipatief. Verkeersgedrag vóór de komst van fiets en automobiel was overwegend reactief: de weggebruiker hoefde bij ontmoetingen op de weg niet op voorhand in een veilige positie te zijn, na het waarnemen van een naderend voertuig was er nog voldoende tijd om te reageren

<sup>3</sup> Clay McShane, 'The origins and globalization of traffic control signals', *Journal of Urban History*, xxv, 1999, nr. 2, p. 379.

<sup>4</sup> "[H]orse transportation had already reached its limits in Manhattan by 1870", idem, p. 18. Over het stoomschip: zie Hans Pohl (ed.), *Die Einflüsse der Motorisierung auf das Verkehrswesen von 1886 bis 1986*, Stuttgart, 1988, p. 7.



en een veilige positie in te nemen. Met de komst van snel gemotoriseerd verkeer werd verkeersgedrag anticiperend: een veilige positie moest voortdurend ingenomen zijn, wanneer een naderend voertuig werd waargenomen was het te laat om nog te reageren. Zeker in de beginfase van de automobilisering beschikten de niet-gemotoriseerde weggebruikers nog niet over de reflex van anticiperend verkeersgedrag. Er is nood aan een set van afspraken, die het verkeersgedrag op de weg bij voorbaat regelen, algemene regels die in elke situatie toepasbaar zijn en die de posities en bewegingen op de weg zodanig regelen dat botsingen vermeden worden. Het is dan ook geen toeval dat de geschiedenis van de automobilisering evenredig verloopt met de opkomst en groei van een moderne verkeerswetgeving. Automobilisering is de bredere (internationale) maatschappelijke context van dit onderzoek.

Toch zijn het niet de automobielbezitters of de automobilistenorganisaties die het nieuwe regime van de openbare ruimte hebben ingevoerd, dat heeft de overheid gedaan. De transformatie van openbare ruimte heeft zich afgespeeld op het belangenforum dat we overheid noemen. De automobiel werd geïntroduceerd door de nieuw ontstane automobiellustrie, maar het was het gebruik van de automobiel, en dan vooral het gebruik ervan op de openbare weg, waarop de overheid wel moest reageren. Tenslotte is het handhaven van de openbare orde een van de kerntaken van moderne staten. Het onderzoek naar de automobilisering van de openbare ruimte is dan ook een onderzoek naar een politiek beleidsvormingsproces. Dit proces werd gevoerd door verschillende actoren: belangenorganisaties van automobilisten, pers en publieke opinie, de administraties, parlementsleden, lokale overheden en de regering. De automobilistenorganisaties en de nationale overheid waren dominant in dit proces, maar beide bevonden zich in een hybride situatie. De automobilistenorganisaties waren tegelijk hobbyclubs die met sporting en touring bezig waren, en verenigingen die zichzelf een maatschappelijke zending toekenden, "Geef aan de samenleving de automobiel." Hun handelen was steeds een amalgaam van een recreatieve en een utilitaire automobiellustrie. De overheid stond tussen twee polen: voor haar was de automobilisering tegelijk een economische opportuniteit (eerst als een nieuwe industrietak, later als een betere transporttechnologie), en een sociale bedreiging (verkeersongevallen, onveiligheid op de weg). In het eerste geval was haar houding welwillend, maar haar ingrijpen indirect (douanetarieven, wegebouw), in het tweede geval een terughoudendheid, maar een sterke druk tot direct ingrijpen (verkeersregulering, verkeerspolitie, weginrichting ...).

Het beleid over de openbare ruimte is in onze maatschappij een bevoegdheid van de overheid, en deze beschikt in de rechtsstaat over een geweldsmonopolie om deze bevoegdheid af te dwingen. Maar het mes van de macht snijdt aan twee kanten. In de schoot van de overheid (de regering, de wetgeving die zij uitvaardigt, en de administraties die zij controleert) verdedigen bepaalde groepen hun belangen tegenover andere groepen, maar het beleid dat hieruit voortkomt moet kunnen gelegitimeerd worden tegenover het algemene

belang. De overheid hangt tussen tegengestelde belangen, haar beleid zal nu eens de belangen van de (automobiel)industrie en de automobielgebruikers bevoordelen, dan weer de veiligheid van de andere weggebruikers, op zoek naar een balans tegenover de maatschappij in het algemeen. Daarom moet een onderzoek naar overheidsbeleid oog hebben voor alle actoren die bij dit beleid betrokken zijn, en de specifieke belangen die zij verdedigen.

Toch eindigt het daar niet. Een beleid dat uit belangenstrijd voortkomt hoeft niet beperkt te blijven tot de loutere optelsom van de betrokken belangen. Het kan een eigen interne logica krijgen en self-fulfilling worden, een systeem worden dat een eigen leven gaat leiden. Het uiteindelijke regime is dan een systeem dat niet van bij de aanvang gepland was, maar de resultante van vele kleine ingrepen en maatregelen die uiteindelijk zijn gaan convergeren volgens een eigen interne logica. Deze neiging van een politiek beleid om zich los te scheuren van de oorspronkelijke belangen en zichzelf als doel te gaan stellen noemen we technocratie. Daarom moet een onderzoek naar overheidsbeleid ook oog hebben voor de aard en de mate waarin het beleid technocratische kenmerken heeft.

Het is ten slotte ook duidelijk dat een onderzoek naar de invoering van een modern verkeerssysteem in België geen Belgische geschiedenis kan zijn, maar slechts de lokale casus van een internationale evolutie. Automobilisering is geen exclusief Belgisch proces geweest, maar een wereldwijd proces, en de verkeersregels die in België werden ingevoerd waren zelden origineel, al mag het gezegd worden dat België een vroege medespeler is geweest in deze internationale evoluties, en in sommige gevallen zelfs een pionier.

## Situering in de literatuur

---

Er is tot voor kort een opvallend gebrek aan aandacht geweest in de algemene geschiedschrijving en de sociale wetenschappen voor een nochtans zo invloedrijk proces als automobilisering. Op zijn minst gedeeltelijk zou de verklaring hiervoor kunnen liggen bij een impliciete morele afkeer voor de automobiel bij nogal wat onderzoekers. Er lijkt zoiets als een drievoudig taboe te bestaan rond wetenschappelijk onderzoek naar automobielen: (a) er wordt niet geschreven over automobielen, dat is onwaardig voor ernstig wetenschappelijk onderzoek ; (b) als er toch over automobielen geschreven wordt, dan enkel in negatieve zin, de automobiel is een ramp, een plaag, een virus ; (c) er kan niet zoiets bestaan als plezier bij automobielgebruik, en als het toch bestaat is het een schande. Bij Koshar klinkt dat als volgt:

Present-day scholars across a number of disciplines hold extremely negative views of the car. These views blind them to the ways in which the automobile has served as both instigator and index of an array of social relationships, productive as well as destructive.<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Rudy Koshar, 'On the history of the automobile in everyday life', *Contemporary European History*, 2001, x, nr. 1, p. 145.

Pas in de loop van de jaren 1990 is het aantal onderzoeken naar automobielsingeschiedenis beginnen toenemen. Het *Journal of Transport History* sprak in dat verband over een *paradigmawissel*: van een overwegend door economische en industriële benaderingen gedomineerde *transport history* naar een nieuwe *mobility history* die ook oog zou hebben voor sociale en culturele aspecten van vervoermiddelen, en die bijvoorbeeld ook verkeers- en toerismestudies kan omvatten.<sup>6</sup> Dat zorgt onvermijdelijk voor een conflict tussen de gevestigde belangen van treinhistorici en nieuw aangekomen automobielsingeschiedenis. Gijs Mom drukte het in 2006 als volgt uit:

One of these debates is whether we define ourselves as historians of transport or of mobility. According to the latter, the former remain prisoners of a national and 'modal parochialism', and according to the former the latter smell too much of gasoline and tend to neglect the importance of the sustainability of transport. Curiously, the same prejudices seem to reign among the general public and among policy makers, where comparable antagonistic 'camps' of railway enthusiasts and car lovers exist.<sup>7</sup>

De wetenschappelijke belangstelling voor automobielsingeschiedenis is niet toevallig ontstaan in de Verenigde Staten, sinds 1905 de automobielsingeschiedenis bij uitstek. Reeds in 1959 publiceerde John Rae een eerste studie naar Amerikaanse automobielsingeschiedenis, later breidde hij zijn belangstelling uit naar bredere maatschappelijke aspecten van de Amerikaanse automobielsingeschiedenis, zoals in *The Road and the Car in American Life* in 1971. Rae is zowat de stamvader van de automobielsingeschiedenis, een rol die later in zekere mate overging naar James Flink, die vanaf 1970 op zoek ging naar het wezen van de Amerikaanse *Car Culture*. Toch bleven beiden nog sterk geaxeerd op de automobielsingeschiedenis en de *captains of industry*. Op het einde van de jaren 1970 kwam een nieuwe generatie Amerikaanse historici op die veel sterker de nadruk legde op de sociale aspecten van de automobilisering, zoals Mark Foster, Warren Belasco, en vooral Michael Berger met zijn indrukwekkende studie van de automobielsingeschiedenis in het Amerikaanse Zuiden *The Devil's Wagon in God's Country* uit 1979. Van de latere Amerikaanse werken zijn vooral belangrijk voor dit onderzoek Bruce Seely met *Building the American Highway System* (1987), Clay McShane met *Down the Asphalt Path* (1994) en David Blanke met *Hell on Wheels* (2007).<sup>8</sup> Automobielsingeschiedenis in Groot-Brittannië is veel langer bij een louter economisch perspectief gebleven, van het vroege artikel van S.B. Saul in

<sup>6</sup> Gijs Mom, 'What kind of transport history did we get? Half a century of JTH and the future of the field', *The Journal of Transport History*, xxiv, 2003, nr. 2, p. 121-138. Een tijdschrift dat eveneens regelmatig aandacht heeft voor automobilisering is *Technology and Culture*. Zie ook de speciaalnummers van *Theory, Culture & Society* in 2004 (nr. 4-5) en van *Le Mouvement Social* in 2000 (nr. 192).

<sup>7</sup> Gijs Mom, 'Editorial', in *The Journal of Transport History*, xxvii, 2006, nr. 1, p. ix.

<sup>8</sup> John B. Rae, *American Automobile Manufacturers. The First Forty Years*, Philadelphia, 1959 en *The Road and the Car in American Life*, Cambridge, 1971, James J. Flink, *America Adopts the Automobile, 1895-1910*, Cambridge, 1970, Mark S. Foster, *From streetcar to superhighway. American planners and urban transportation, 1900-1940*, Philadelphia, 1981, Warren James Belasco, *Americans on the Road. From Autocamp to Motel, 1910-1945*, Cambridge, 1979, Joseph Interrante, 'The road to Utopia. The automobile and the spatial transformation of American culture', in Daniel Lewis & Laurence Goldstein (eds.), *The automobile and American culture*, Ann Arbor, 1996, p. 89-104, Michael L. Berger, *The devil's wagon in God's country. The automobile and social change in rural America, 1893-1929*, Hamden, 1979, Peter J. Ling, *America and the Automobile. Technology, Reform and Social Change, 1893-1923*, Manchester | New York, 1990, Clay McShane, *Down the Asphalt Path. The Automobile and the American City*, New York, 1994, David Blanke, *Hell on Wheels. The Promise and Peril of America's Car Culture, 1900-1940*, Kansas, 2007, Bruce E. Seely, *Building the American Highway System*, Philadelphia, 1987.

1962 tot het monumentale driedelige overzichtswerk van T.R. Nicholson twintig jaar later, *The Birth of the British Motor Car, 1769-1897*. Een belangrijke uitzondering hierop is het in 1998 verschenen werk van Sean O'Connell, *The Car in British Society*, een verzameling van een zestal korte studies, waarin sterk vernieuwende stellingen worden verdedigd.<sup>9</sup> In Frankrijk werden reeds vanaf de vroege jaren 1970 studies gepubliceerd van Patrick Fridenson over de automobiellindustrie en -arbeiders. Pas op het einde van de eeuw kwam een wat ruimer maatschappelijk perspectief aan bod, met auteurs als Cathérine Bertho Lavenir (*La roue et le stylo*, 1999) en Mathieu Flonneau (*Paris et l'automobile*, 2005).<sup>10</sup> De Duitse automobilisering is intussen goed gedocumenteerd, na studies van Horras, Zatsch en Haubner, en met vernieuwende invalshoeken van auteurs als Barbara Schmucki en Kurt Möser.<sup>11</sup> Dit overzicht kan natuurlijk niet volledig zijn, zie bijvoorbeeld ook nog de goed bestudeerde Nederlandse automobiellgeschiedenis, of zelfs de Australische casus, waar een onderzoeker als John W. Knott nagenoeg op zijn eentje al een heel eind is geraakt.<sup>12</sup> Voor meer auteurs en titels verwijs ik naar de bibliografie achteraan dit werk.

Het moge ook duidelijk zijn dat we nog niet toe zijn aan grote internationale syntheses in dit onderzoeksgebied, al is daar in een vorige periode wel al een aanzet toe gegeven met werken als deze van Jean-Pierre Bardou (*La révolution automobile*, 1977), James Flink (*The Automobile Age*, 1988) en James Laux (*The European Automobile Industry*, 1992). Vermeldenswaard in dit verband is ook het werk van Christoph Maria Merki, die in *Der holprige Siegeszug des Automobils 1895-1930* uit 2002 een vergelijkende studie afleverde van Duitse, Franse en Zwitserse automobiellgeschiedenis.<sup>13</sup>

<sup>9</sup> S.B. Saul, 'The Motor Industry in Britain to 1914', *Business History*, v, 1962, nr. 1, p. 22-44, Roy Church, *The Rise and Decline of the British Motor Industry*, Londen, 1994, T[imothy] R[obin] Nicholson, *The Birth of the British Motor Car, 1769-1897*, Londen, 1982, Theo Barker (ed.), *The Economic and Social Effects of the Spread of Motor Vehicles. An International Centenary Tribute*, Basingstoke, 1987, Sean O'Connell, *The Car in British Society: Class, Gender and Motoring, 1896-1939*, Manchester, 1998, James Foreman-Peck, Sue Bowden & Alan McKinlay (eds.), *The British Motor Industry*, Manchester, 1995, Peter Thorold, *The Motoring Age. The Automobile and Britain 1896-1939*, Londen, 2003.

<sup>10</sup> P[atrick] Fridenson, *Histoire des Usines Renault. Naissance de la grande entreprise, 1898-1939*, Parijs, 1972, Nicolas Spinga, *L'introduction de l'automobile dans la société française entre 1900 et 1914*, dissertatie Université de Paris X à Nanterre, 1973, Luc Boltanski, 'Les usages sociaux de l'automobile. Concurrence pour l'espace et accidents', *Actes de recherche en sciences sociales*, i, 1975, nr. 2, p. 25-49, James M. Laux, *In First Gear. The French Automobile Industry to 1914*, Liverpool, 1976, Anne-Françoise Garçon, *L'automobile, son monde et ses réseaux*, Rennes, 1998, Catherine Bertho Lavenir, *La roue et le stylo. Comment nous sommes devenus touristes*, Parijs, 1999 (voorafgegaan door: 'Normes de comportement et contrôle de l'espace. Le Touring Club de Belgique avant 1914', *Le Mouvement Social*, 1997, nr. 178, p. 69-88), Mathieu Flonneau, *Paris et l'automobile. Un siècle de passions*, Parijs, 2005.

<sup>11</sup> Gerhard Horras, *Die Entwicklung des deutschen Automobilmarktes bis 1914*, München, 1982, Angela Zatsch, *Staatsmacht und Motorisierung am Morgen des Automobilzeitalters*, Konstanz, 1993, Klaus Kuhm, *Moderne Und Asphalt: Die Automobilisierung Als Prozess Technologischer Integration Und Sozialer Vernetzung*, Pfaffenweiler, 1997, Barbara Haubner, *Nervenkitzel und Freizeitvergnügen. Automobilismus in Deutschland 1886-1914*, Göttingen, 1998, Kurt Möser, *Geschichte des Autos*, Frankfurt, 2002.

<sup>12</sup> Gijs Mom (ed.), *Het paardloze voertuig. De auto in Nederland een eeuw geleden*, Deventer, 1996, Gijs Mom, *De Auto. Van avonturenmachine naar gebruiksvoorwerp*, Deventer, 1997, Peter-Eloy Staal, *Automobilisme in Nederland. Een geschiedenis van gebruik, misbruik en nut*, Zutphen, 2003, Vincent van der Vinne, *De trage verbreiding van de auto in Nederland, 1896-1939*, Amsterdam, 2007, Ruud Filarski & Gijs Mom, *Van transport naar mobiliteit*, Zutphen, 2007. John William Knott, 'Road Traffic Accidents in New South Wales, 1881-1991', *Australian Economic History Review*, xxxiv, 1994, nr. 2, p. 80-116 en 'Speed, modernity and the motor car: the making of the 1909 motor traffic act in New South Wales', *Australian Historical Studies*, xxvi, 1994, nr. 103, p. 221-241.

<sup>13</sup> Jean-Pierre Bardou, Jean-Jacques Chanaron, Patrick Fridenson & James Laux, *La révolution automobile*, Parijs, 1977, James J. Flink, *The Automobile Age*, Cambridge, 1988, James M. Laux, *The European automobile industry*, New York, 1992, Christoph Maria Merki, *Der holprige Siegeszug des Automobils, 1895-1930. Zur Motorisierung des Straßen-*

Een jong onderzoeksgebied moet ook op het vlak van theorie en methodologie nog zijn weg zoeken. Vaak wordt daarbij gekeken naar theorieën die technische en sociale materies met elkaar kunnen verbinden<sup>14</sup>, soms komen we in filosofische sferen terecht waar uitdrukkingen worden gebruikt als *non-lieux* (Marc Augé) of *inertie polaire* (Paul Virilio), en waar boeken titels dragen als *Die Liebe zum Automobil: ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche* (Wolfgang Sachs) of *The Culture of Time and Space* (Stephen Kern).<sup>15</sup>

Wanneer we kijken naar de onderwerpen die aan bod komen, komen volgende clusters voortdurend terug:

- (a) automobielpeductie: fabrieken, uitvinders, captains of industry
- (b) automobielbezit: diffusie, statistieken, eventueel ook ongevallen
- (c) automobielclubs: sporting, touring, lobbying
- (d) automobielbeleid: verkeersreglementen, belastingen, wegenbouw<sup>16</sup>

De oudste werken over automobielsingeschiedenis behandelden over het algemeen voornamelijk onderwerpen uit (a), de economische invalshoek dus. Sinds de jaren 1990 komen ook onderwerpen uit (b) en (c) uitgebreid aan bod in de literatuur, een wat ruimer sociaal en cultureel perspectief met andere woorden. Maar de onderwerpen uit (d), de politieke benadering van de automobilisering, kwamen tot dusver nog slechts in zeer beperkte mate aan bod. In het internationale overzichtswerk van Jean-Pierre Bardou uit 1977, *La révolution automobile*, wijdde James Laux welgeteld twee bladzijden aan *l'attitude des pouvoirs publics*. Hij stelde dat overheden probeerden tegen de overlast van automobielen in te gaan enerzijds

*verkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz*, Wien, 2002. Zie ook David L. Lewis & Laurence Goldstein (eds.), *The Automobile and American Culture*, Ann Arbor, 1980, Gerald Silk (e.a.), *Automobile and Culture*, New York, 1984, Hans Pohl (ed.), *Die Einflüsse der Motorisierung auf das Verkehrswesen von 1886 bis 1986*, Stuttgart, 1988, Martin Wachs & Margaret Crawford (eds.), *The Car and the City. The Automobile, the Built Environment, and Daily Urban Life*, Ann Arbor, 1992, Hans-Liudger Dienel & Helmuth Trischler (eds.), *Geschichte der Zukunft des Verkehrs. Verkehrskonzepte von der Frühen Neuzeit bis zum 21. Jahrhundert*, Frankfurt, 1997, David Thoms, Len Holden & Tim Claydon (eds.), *The Motor Car and Popular Culture in the 20th Century*, Aldershot, 1998, Harry Niemann & Armin Hermann (eds.), *Geschichte der Straßenverkehrssicherheit im Wechselspiel zwischen Fahrzeug, Fahrbahn und Mensch*, DaimlerChrysler, 1999, Gerd Schmidt (e.a.) (eds.), *Automobile und Automobilismus*, Frankfurt, 1999, Daniel Miller (ed.), *Car Cultures*, Oxford, 2001, Helmuth Trischler & Stefan Zeilinger (eds.), *Tackling Transport*, Londen, 2003.

<sup>14</sup> Zie de bespreking door Pinch en Bijker van twee wetenschappelijke modellen, EPOR en SCOT, om de introductie van nieuwe technologie in de samenleving systematisch te bestuderen. Trevor J. Pinch & Wiebe E. Bijker, 'The Social Construction of Facts and Artefacts: Or How the Sociology of Science and the Sociology of Technology Might Benefit Each Other', *Social Studies of Science*, xiv, 1984, nr. 3, p. 399-441.

<sup>15</sup> Peter Merriman, 'Driving Places: Marc Augé, Non-Places and the Geographies of England's M1 Motorway', *Theory, Culture & Society*, xxi, 2004, nr. 4-5, p. 145-167, John Armitage (ed.), *Paul Virilio. From Modernism to Hypermodernism and Beyond*, Londen, 2000, Wolfgang Sachs, *For Love of the Automobile. Looking Back into the History of Our Desires*, Berkeley, 1992, Stephen Kern, *The culture of time and space, 1880-1918*, Cambridge, 1983. Zie ook Wolfgang Schivelbusch, *The railway journey. The industrialization of time and space in the 19th century*, Leamington Spa, 1986, William R. Siddall, 'Transportation and the experience of travel', *Geographical Review*, lxxvii, 1987, 3, p. 309-317, Colin Divall & George Revill, 'Cultures of transport: representation, practice and technology', *Journal of Transport History*, xxvi, 2005, nr. 1, p. 99-112, Vincent Kaufmann, 'On transport history and contemporary social theory', *Journal of Transport History*, xxiii, 2007, nr. 2, p. 302-6.

<sup>16</sup> Daarnaast zijn er ook al studies verschenen die zich concentreren op specifieke deelmateries, bijvoorbeeld elektrische aandrijving (Michael B. Schiffer, *Taking Charge: The Electric Automobile In America*, Washington, 1994, David A. Kirsch, *The Electric Vehicle and the Burden of History*, New Brunswick, 2000 en Gijs Mom, *The Electric Vehicle. Technology and Expectations in the Automobile Age*, Baltimore, 2004) of het gender-perspectief (Virginia Scharff, *Taking the Wheel: Women and the Coming of the Motor Age*, Albuquerque, 1991, Françoise Blum, 'Réflexions sur les usagers sexuels de l'automobile, XIXe-XXe siècles. Femmes au volant, figure de l'urbanité?', *Histoire urbaine*, 2004, nr. 11, p. 55-80).

door nummerplaten en snelheidsbeperkingen in te voeren, anderzijds door wegen te asfalteren. Daartegenover stond, vooral in Europa, een zware belastingdruk. Voor zichzelf bekreunde de overheid zich niet erg om ingebruikname van automobielen door de administraties, al toonde het leger in het algemeen wel belangstelling. Kortom, aldus Laux, vóór de Eerste Wereldoorlog was er weinig belangstelling vanwege de overheid.<sup>17</sup> Naast deze eerder summiere aandacht in algemene werken bestaan er een aantal gespecialiseerde werken waarin aspecten van het overheidsbeleid aan bod komen.

Ten eerste bestaan er al enkele titels die rechtstreeks de geschiedenis van het automobiliseringsbeleid behandelden. Een erg vroege voorloper was William Plowden, *The Motor Car and Politics in Britain* uit 1971. Plowden behandelde gedetailleerd het Britse beleid na de komst van de automobiel, en hoe de opeenvolgende wegcodes en wegenfondsen tot stand kwamen. De auteur, zelf een voormalige journalist en kabinetsmedewerker, schreef vanuit een traditioneel politiek-historisch perspectief. De nadruk ligt op de rol van de betrokken politici en belangenorganisaties, terwijl de sociaal-historische context uit beeld blijft.

Een wat recenter onderzoek is dat van de Brit Peter Ling, die op het einde van de jaren 1980 naar de V.S. trok om er onderzoek te doen, in 1990 verschenen onder de titel *America and the Automobile. Technology, Reform and Social Change, 1893-1923*. Ling argumenteert hierin dat de automobilisering door de Amerikaanse Progressives werd gezien als een geschenk dat hen in staat zou stellen om de twee grootste problemen van de Amerikaanse samenleving aan te pakken: de overbevolking in de grootsteden en de isolatie van het platteland. Ling analyseert het Amerikaanse beleid inzake *highway engineering* en *suburban solutions*, en stelt dat deze voornamelijk de belangen van het Amerikaanse kapitalisme moesten dienen. Bovendien bestudeert hij de *Columbian exposition* en de arbeidsprocedures in de fabrieken van Ford, en concludeert opnieuw dat respectievelijk de automobielconsument en de automobielarbeider werden klaargestoomd voor een kapitalistische samenleving. Dat was een interessante invalshoek, al slaagde de auteur er niet in om overtuigende verbanden te leggen met concrete beleidsmaatregelen tegenover de automobiel.

Precies het omgekeerde gold voor dat andere werk dat specifiek het overheidsbeleid tegenover de automobiel onder de loep nam: *Staatsmacht und Motorisierung am Morgen des Automobilzeitalters*, het in 1993 gepubliceerde doctoraatsonderzoek van Angela Zatsch. Dit werk bestudeert op grondige wijze de Duitse overheidsmaatregelen tegenover de automobiel vóór de Tweede Wereldoorlog. De auteur groepeerde de materie in drie onderwerpen: het openbaar vervoer door middel van autobussen; de aansprakelijkheidsverzekering voor automobilisten, een maatregel bedoeld als antwoord op de verkeersongevallen met automobielen; en de belastingen op automobielen. Het onderzoek van Zatsch komt het dichtst in de buurt van mijn onderzoek, maar het is nogal teleurstellend te moeten vaststellen dat de

<sup>17</sup> Jean-Pierre Bardou, James Laux (e.a.), *La révolution automobile*, p. 42-43

auteur erg dicht bij het feitenmateriaal blijft, en nalaat om bredere maatschappelijke inzichten te formuleren.<sup>18</sup>

Op de tweede plaats zijn er een aantal algemene werken over mobiliteitsgeschiedenis, waarbij het automobielbeleid als een van de onderwerpen aan bod komt. In deze categorie vallen een groot aantal publicaties, maar omdat de ruimte die zij aan dit onderwerp besteden beperkt is, blijft de analyse meestal oppervlakkig of op zijn minst onvolledig. Een voorbeeld is Sean O'Connell, die een hoofdstuk wijdt aan *motoring legislation and road safety*. Hij stelt dat technologie niet enkel *socially constructed* is, maar ook *society-shaping*, en dat een verkeersbeleid neerkomt op een *transfer of social relations into geographical space*. Als voorbeeld verwijst hij naar *the bridges of Moses*: de bruggen in de jaren 1920 in New York die door Robert Moses over de parkway naar de stranden van Long Island werden gebouwd, te laag voor autobussen met hun overwegend zwarte passagiers, zodat de stranden voorbehouden konden blijven voor (blanke) automobielbezitters. Helaas voor O'Connell brak er een jaar na de publicatie van zijn boek een dispuut los in *Social Studies of Science* waaruit bleek dat het verhaal van de bruggen van Moses verzonnen was door diens tegenstanders, en dat er wel degelijk de hele tijd bussen naar de betrokken stranden reden – een *urban legend*, zo luidde de conclusie. Verder is het ook bij O'Connell opmerkelijk dat hij in zijn hoofdstuk de automobielpers behandelt, en archieven van automobilistenorganisaties, maar vrijwel nooit rechtstreeks een overheidsmaatregel aanhaalt. De koudwatervrees van onderzoekers die hun knowhow opbouwden uit automobieltijdschriften en archieven van automobilistenverenigingen om naar officiële bronnen te stappen is opvallend.<sup>19</sup>

Ten derde zijn er een aantal werken waarin de andere kant van het automobiliseringsbeleid aan bod komt: de uitvoering van de maatregelen, en de effecten ervan op straat. Daartoe rekenen we een groep van werken waarin telkens de mobiliteitsgeschiedenis van een bepaalde stad wordt belicht, voornamelijk Amerikaanse werken, die door Clay McShane min of meer in een synthese werden samengebracht in *Down the Asphalt Path: the Automobile and the American City* uit 1994.<sup>20</sup> Deze studies leren ons heel wat over de concrete praktische omstandigheden waarin het beleid gevoerd werd, vooral de werkwijzen van stedelijke

<sup>18</sup> William Plowden, *The Motor Car and Politics, 1896-1970*, Londen, 1971, Peter J. Ling, *America and the Automobile. Technology, Reform and Social Change, 1893-1923*, Manchester|New York, 1990, Angela Zatsch, *Staatsmacht und Motorisierung am Morgen des Automobilzeitalters*, Konstanz, 1993.

<sup>19</sup> Sean O'Connell, *The Car in British Society*, p. 112-3, Langdon Winner, 'Do Artifacts Have Politics?', *Daedalus*, cix, 1980, nr. 1, p. 121-136, Bernward Joerges, 'Do Politics Have Artefacts?', *Social Studies of Science*, xxix, 1999, nr. 3, p. 411-31, Steve Woolgar & Geoff Cooper, 'Do Artefacts Have Ambivalence? Moses' Bridges, Winner's Bridges and Other Urban Legends in S&TS', *Social Studies of Science*, xxix, 1999, nr. 3, p. 433-49.

<sup>20</sup> Howard L. Preston, *Automobile Age Atlanta: The Making of a Southern Metropolis, 1900-1935*, Athens, 1979, Paul Barrett, *The Automobile and Urban Transit. The Formation of Public Policy in Chicago, 1900-1930*, Philadelphia, 1983, Scott L. Bottles, *Los Angeles and the Automobile. The Making of the Modern City*, Berkeley, 1987, Donald Finlay Davis, *Conspicuous Production. Automobiles and Elites in Detroit, 1899-1933*, Philadelphia, 1988, Clay McShane, *Down the Asphalt Path. The Automobile and the American City*, New York, 1994, Paride Rugafiori (ed.), *La capitale dell'automobile. Imprenditori, cultura e società a Torino*, Venice, 1999, Mathieu Flonneau, *Paris et l'automobile*, Parijs, 2005. Zie ook Martin Wachs & Margaret Crawford (eds.), *The Car and the City*, Ann Arbor, 1992 en J.-L. Lecocq, *Contribution à l'histoire de l'automobile à Bruxelles, 1894-1914*, dissertation Université Libre de Bruxelles, 1980.

administraties en de competitie met het lokale openbaar vervoer komen daarbij aan bod. Maar door de lokale invalshoek is er geen oog voor het nationale niveau: nationale verkeersregels en autowegen komen als het ware uit de lucht gevallen, en overkomen de stadsbewoners. Dat geldt evenzeer voor publicaties van Clive Emsley over de Britse politiediensten en Uwe Fraunholz over geweld in het verkeer in Duitsland vóór 1933: hoewel de situaties die zij bestuderen een rechtstreeks gevolg zijn van beleidsmaatregelen, is er geen oog voor de achterliggende besluitvormingsprocessen. In zekere mate een uitzondering hierop is de recente studie van David Blanke, *Hell on Wheels. The Promise and Peril of America's Car Culture, 1900–1940* uit 2007. Hoewel ook Blanke vertrekt van automobieltijdschriften en organisaties van automobilisten en wegenbouwers, wordt hier voor het eerst de analyse dogetrokken tot het beleid van de nationale overheid, en werkt de auteur met nationale ongevalenstatistieken, nationale beleidsplannen en debatten rond wetgeving.<sup>21</sup>

Ten vierde, een groep werken die strikt genomen niet meer tot de mobiliteitsgeschiedenis behoren, maar tot de sociale geografie, landschapsarchitectuur, urbanisme en ruimtelijke ordening. Deze werken zijn vaak erg technisch, en lijken voornamelijk gericht op beleidsondersteuning. Vooral voor wat urbanisme en ruimtelijke ordening betreft, zijn dit fenomenen die eigenlijk zelf onderdeel zijn van de mobiliteitsgeschiedenis. Een uitzondering hierop is de veeleer recente stroming van de historische landschapsarchitectuur, internationaal vooral vertegenwoordigd door Thomas Zeller, met *Straße, Bahn, Panorama: Verkehrswege und Landschaftsveränderung in Deutschland von 1930 bis 1990* uit 2002.<sup>22</sup>

Ten vijfde en tot slot, er zijn eveneens een groot aantal maatschappijkritische werken verschenen vanaf de jaren 1960 en 1970. Deze werken, hoe goedbedoeld en idealistisch ook, waren veeleer gericht op het heden dan op het verleden. Voor zover zij al achterom keken naar de geschiedenis van *Koning auto* hebben zij inzake historische visies niets blijvends opgeleverd. Men mag veeleer stellen dat ook zij zelf intussen deel zijn gaan uitmaken van de (mobiliteits)geschiedenis.<sup>23</sup> Het politieke debat over de automobilisering is voor het overige uiteraard in het geheel nog niet afgesloten, integendeel, regelmatig verschijnen werken die

<sup>21</sup> Clive Emsley, "Mother, what did policemen do when there weren't any motors?" The law, the police and the regulation of motor traffic in England, 1900-1939', *Historical Journal*, xxxvi, 1993, nr. 2, p. 360, Uwe Fraunholz, *Motorphobia. Anti-automobiler Protest in Kaiserreich und Weimarer Republik*, Göttingen, 2000, p. 211-228, David Blanke, *Hell on Wheels. The Promise and Peril of America's Car Culture, 1900–1940*, Kansas, 2007.

<sup>22</sup> Dieter Klenke, *Bundesdeutsche Verkehrspolitik und Motorisierung. Konflikttrachtige Weichenstellungen in den Jahren des Wiederaufstiegs*, Stuttgart, 1993, Jean-Daniel Blanc, *Die Stadt. Ein Verkehrshindernis? Leitbilder städtischer Verkehrsplanung und Verkehrspolitik in Zürich, 1945-1975*, Zürich, 1993, Thomas Sudbeck, *Motorisierung. Verkehrsentwicklung und Verkehrspolitik in der Bundesrepublik Deutschland der 1950er Jahre. Umrisse der allgemeinen Entwicklung und zwei Beispiele. Hamburg und das Emsland*. Stuttgart, 1994, Thomas Zeller, *Straße, Bahn, Panorama: Verkehrswege und Landschaftsveränderung in Deutschland von 1930 bis 1990*, Frankfurt, 2002.

<sup>23</sup> John Keats, *The Insolent Chariots*, Philadelphia, 1958, Ralph Nader, *Unsafe At Any Speed: the Designed-In Dangers of the American Automobile*, New York, 1965, Robert Poulet & Georges Portal, *Contre l'automobile. Pour l'automobile*, Parijs, 1967, A.Q. Mowbray, *Road to Ruin*, Philadelphia, 1969, Helen Leavitt, *Superhighway-Superhoax*, Garden City, 1970, K.R. Schneider, *Autokind vs. Mankind; an Analysis of Tyranny, a Proposal for Rebellion, a Plan for Reconstruction*, New York, 1971, Tabor R. Stone, *Beyond the Automobile: Reshaping the Transportation Environment*, Englewood Cliffs, 1971. Voor een recenter voorbeeld zie Steffen Böhm (e.a.), *Against automobility*, Malden, 2006.



hierin stelling nemen.<sup>24</sup> En op zijn beurt laat dit debat zijn sporen na in historische publicaties die expliciet stelling nemen tegen de automobilisering.<sup>25</sup>

Naast deze werken is er nog een ander vakgebied dat belangstelling heeft voor historisch verkeersrecht, met name de rechtsgeschiedenis. Maar het aantal rechtshistorische titels dat zich met de geschiedenis van de verkeerswetgeving en de verkeersreglementen bezighoudt is vooralsnog zeer beperkt. De bundel van Georges Kellens en Claudine Pérez-Diaz, *Le contrôle de la circulation routière dans les pays de la CEE* uit 1997, bevat bijdragen uit een aantal Europese landen, met telkens een korte historische inleidende paragraaf.<sup>26</sup> De informatie is echter minimaal, in feite heeft enkel de Franse casus een begin van ontsluiting gekregen: Anne Kletzen behandelt in *L'automobile et la loi: comment est né le code de la route?* (2000) beknopt de voorgeschiedenis van de Franse *code de la route* uit 1921, en François Ewald, met *L'accident nous attend au coin de la rue: les accidents de la circulation, histoire d'un problème* (1982), bevat bijkomende gegevens over verkeerswetgeving betreffende aansprakelijkheid, rijbewijs, verzekeringen, etc.<sup>27</sup>

Daarnaast bestaat er ook zoiets als verkeersgeschiedenis, een niet zo intensief beoefend vakgebied binnen de geschiedschrijving, dat teruggaat tot het verkeer in de Romeinse periode en zelfs vroeger.<sup>28</sup> Deze werken behoren niet tot de sociale geschiedenis als dusdanig, ze zijn geïnteresseerd in het verschijnsel verkeer in al zijn verschijningsvormen, maar veel minder in de maatschappelijke context ervan en de wijze waarop mensen en maatschappijen omgaan met voertuigen, verplaatsingen en openbare ruimte.

De Belgische historiografie van het automobiliseringsproces bevindt zich nog in de startfase. Dat belet niet dat er op een aantal vlakken reeds publicaties beschikbaar zijn. Peter Scholliers publiceerde in 1992 een artikel over de automobiel in België sinds 1900 in een speciaalnummer van *Cahiers de la Fonderie*. Daarna verschenen er van mijn hand bijdragen over mobiliteit in het dagelijkse leven (met Eric Vanhaute) in 1994 en over automobielreclame in 1999. Iets verder verwijderd van dit onderzoek maar toch nog relevant is het onderzoek naar private consumptie in de tussenoorlogse periode van Chris Schoeven, dat een paragraaf bevat over vervoer; de publicaties van Bart Van der Hert en over transport in de negentiende eeuw; de

<sup>24</sup> Bijvoorbeeld Hugo Van Dienderen, *Met de auto mobiel?*, Leuven, 1994.

<sup>25</sup> Bijvoorbeeld Jane Holtz Kay, *Asphalt Nation: How the Automobile Took Over America, and How We Can Take It Back*, New York, 1997.

<sup>26</sup> Georges Kellens & Claudine Pérez-Diaz (eds.), *Le contrôle de la circulation routière dans les pays de la CEE*, Parijs, 1997. De Belgische casus hierin: Philippe Ghilain, Georges Kellens & Robert Quintin, 'La répression des infractions routières en Belgique', p. 103-35. Voor de Italiaanse geschiedenis van het verkeersrecht, zie ook Francesco Garri, *Storia della disciplina della circolazione stradale*, Piacenza, 1964.

<sup>27</sup> Anne Kletzen, *L'automobile et la loi. Comment est né le code de la route?*, Parijs, 2000, François Ewald, *L'accident nous attend au coin de la rue. Les accidents de la circulation, histoire d'un problème*, Parijs, 1982. Voor de geschiedenis van het Belgische verkeersrecht, zie Karel Velle, *Recht en gerecht: bibliografische inleiding tot het institutioneel onderzoek van de rechterlijke macht (1796-1994)*, Brussel, 1994.

<sup>28</sup> Een overzicht in Hans-Jürgen Teuteberg, 'Methoden und Aufgaben der Verkehrsgeschichte', *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte*, 1994, nr. 1, p. 173-194.

monografie van Guy Vanthemsche over luchtvaartmaatschappij Sabena ; en een bijdrage van Epanya Tshund'olela over automobilisering in Congo.<sup>29</sup>

Eveneens relevant zijn onderzoeken over landschapsarchitectuur, zie Maarten Baeye en Roeland Dudal over het beeld van het snelwegenlandschap, Bruno Notteboom over de vertogen van Jean Massart, en het in 1997 verschenen *Mobiliteit: landschap van macht en onmacht* van Guy Baeten, André Spithoven en Louis Albrechts.<sup>30</sup>

Over de geschiedenis van het verkeersrecht is ook in België nog maar weinig verschenen. Interessante gegevens kunnen evenwel gevonden worden bij Nathan Weinstock, in zijn overzicht uit 1968, waarin dan weer verwezen wordt naar een studie van Herman Bekaert uit 1962 over de *typologie van de verkeersmisdadiger*. Inzake verkeerswetenschap kan dan weer sinds jaar en dag niemand naast Romain Poté kijken.<sup>31</sup>

De geschiedenis van de wegen en het verkeer daarentegen is al vrij goed bestudeerd. De directeur van Bruggen en Wegen, Paul Christophe, publiceerde reeds in 1935 een Belgische wegengeschiedenis, daarin gevolgd door Léopold Génicot in 1948. Zie in dat verband ook *Autosnelwegen in België: ontstaan en verwezenlijking* uit 1985 door ingenieur J.M. Grégoire. Gérard Placq publiceerde in 1951 en 1952 belangrijke artikels over de ontwikkeling van respectievelijk het wegennet en het verkeer in België tussen 1830 en 1940.<sup>32</sup>

In 1963 werd aan de Université Libre de Bruxelles, meer bepaald aan het Institut de Sociologie Solvay, een onderzoekscentrum opgericht: Centre d'Études des Problèmes Sociaux de l'Automobile (CEPSA). Het werd geleid door prof. Arthur Doucy, met Albert Godart en Albert Leroy als onderzoekers. Het centrum publiceerde een reeks studies vanaf 1963 (over onder meer autosalon, automobielerclame, kleine wagens, rijbewijs, rijopleiding, psychomedisch examen, etc.), en organiseerde een congres in september 1964.<sup>33</sup>

<sup>29</sup> Epanya Sh. Tshund'olela, 'Motor Transport in a Developing Area: (i) Zaïre, 1903-1959', in Theo Barker (ed.), *The Economic and Social Effects of the Spread of Motor Vehicles*, Basingstoke, 1987, p. 236-55, Peter Scholliers, 'Consommation de classe, consommation de masse. L'auto en Belgique depuis 1900', *Les Cahiers de la Fonderie*, 1992, nr. 12, p. 2-10, Chris Schroeven, *Consumer Expenditure in Interwar Belgium. The Reconstruction of a Database*, Brussel, 1994, Donald Weber, 'Automobile Advertising in Le Soir, Brussels, 1905-1950', in Jan Art & Luc François (eds.), *Docendo discimus. Liber amicorum Romain Van Eenoo*, Gent, 1999, p. 489-504, Guy Vanthemsche, *La Sabena et l'aviation commerciale en Belgique 1923-2001. Des origines au crash*, Brussel, 2001, Bart Van der Herten, *België onder stoom: transport en communicatie tijdens de 19e eeuw*, Leuven, 2004.

<sup>30</sup> Guy Baeten, André Spithoven & Louis Albrechts, *Mobiliteit. Landschap van macht en onmacht*, Leuven, 1997, Bruno Notteboom, 'De verborgen ideologie van Jean Massart. Vertogen over landschap en (anti-)stedelijkheid in België in het begin van de twintigste eeuw', *Stadsgeschiedenis*, i, 2006, nr. 1, p. 50-68, Maarten Baeye & Roeland Dudal, *Snelweg. Het beeld van het snelwegenlandschap in Vlaanderen*, dissertatie Universiteit Gent, 2001.

<sup>31</sup> Nathan Weinstock, 'Verkeersdelicten in criminologisch perspectief', *Tijdschrift voor Sociale Wetenschappen*, 1968, nr. 4, p. 413-442, H[erman] Bekaert, 'Autonomie de la répression de la délinquance routière', *Revue de droit pénal et de criminologie*, xlii, 1962, nr. 7, p. 655-80, Romain Poté & Hubert Claassens, *Auto en Recht. Rijden mag wel, ... maar het kan verkeren*, Tielt, 1981.

<sup>32</sup> P[aul] Christophe, 'L'histoire des routes belges', *Annales des travaux publics de Belgique*, lxxxviii, 1935, p. 167-298, Léopold Génicot, *Histoire des routes belges depuis 1704*, Brussel, 1948, Gérard Placq, 'Le développement du réseau routier belge de 1830 à 1940', *Bulletin de l'Institut de recherches économiques et sociales*, xvii, 1951, nr. 5, p. 425-469 en 'Les variations du trafic routier belge de 1830 à 1940', *Bulletin de l'Institut de recherches économiques et sociales*, xviii, 1952, nr. 5, p. 519-536, J.M. Grégoire, *Autosnelwegen in België. Ontstaan en verwezenlijking*, Brussel, 1985.

<sup>33</sup> Albert Godart & Albert Leroy (eds.), *L'automobile, phénomène économique et social. Colloque des 17 et 18 septembre 1964*, Brussel, 1964.

Een rijke oogst aan onderzoeksresultaten ligt nog verscholen in dissertaties. Slechts een handvol hebben tot publicaties aanleiding gegeven.<sup>34</sup>

De belangrijkste bijdrage tot onze kennis van de automobielsingeschiedenis in België werd tot dusver geleverd door liefhebbers van buiten de wereld van de academische onderzoekers. Namen die niet mogen ontbreken: ingenieur Jacques Kupélian en zijn vrouw Yvette, die een encyclopedisch oeuvre hebben bijeen geschreven over de Belgische automobielsingeschiedenis ; Ghislain Mahy, de legendarische automobielsingeschiedenisverzamelaar, en zijn zoon Yvan Mahy ; verdienstelijke kroniekschrijvers als Georges Renoy en Jean-Paul Delsaux ; journalisten als Francis Lauters, over het cyclisme, en Jacques Ickx, over de automobielsingesport, enzovoort.<sup>35</sup>

Ook een aantal van de betrokkenen bij het automobiliseringsproces hebben op tijd en stond een terugblik gepubliceerd. Enkele bekende voorbeelden zijn: *Mémorial du Royal Touring Club de Belgique, 1895-1955 ; 1896-1996. Royal Automobil Club de Belgique ; Wegen gisteren ... en vandaag*, gepubliceerd door het Ministerie van Openbare Werken in 1975, op een moment waarop het autowegenet zijn voltooiing naderde ; en *Antwerpen: Detroit van Europa!?* uit 1978, een terugblik op de rijke automobielsingeschiedenis van de Antwerpse havenindustrie.<sup>36</sup>

<sup>34</sup> Slechts enkele voorbeelden: Rita Verreydt, *De structuren en de functie van de automobielsingeschiedenisverenigingen bij de eeuwswisseling, 1896-1925*, RUG, 1980, Geert Verbauwghede, *De Belgische pers en de automobielsingeschiedenis, 1890-1914*, RUG, 1990, Bert Bosmans, *De Belgische motorfietsen, 1900-1965*, KUL, 1996, Greta Everaert, *Historische ontwikkeling van de automobielsingeschiedenisproductie in België, 1895-1950*, RUG, 1987, Pierre De Schaepdrijver, *De wegenpolitiek in België*, RUG, 1944, Jeroen Gabriels, *Motoren en Motorrijders in België, 1945-1995*, RUG, 1995, J.-L. Lecocq, *Contribution à l'histoire de l'automobile à Bruxelles, 1894-1914*, ULB, 1980, Marleen Limbourg, *Toerisme en politiek. De Vlaamse Toeristenbond, 1919-1939*, VUB, 1987, Helga Van Beeck, & Marleen Van de Moortel, *Toerisme in Vlaanderen tijdens het Interbellum. Een detailstudie van de Vlaamse Toeristenbond*, KUL, 1981, Frank Van Belle, *De penetratie van het luchtvaartwezen in België, 1900-1914*, RUG, 1978, Joost Van Moorter, *De zoektocht naar financiers van de automobielsingeschiedenis en hun eventuele netwerken door middel van de kapitaalvorming in een aantal Belgische automobielsingeschiedenisbedrijven (1895-1914)*, UGent, 2002, Marieke Denolf, *En zij leerden hun volk reizen... : de arbeiderstoeristenbond 'De Natuurvrienden' van 1927 tot 1994*, UGent, 2000, Koen Mortelmans, *De wielersport te Antwerpen tot 1914*, RUG, 1983, Gerry Smet, *Antwerpen op wielen*, KUL, 1986, Rien Van de Wall, *"Bouwen voor een onbekende toekomst". De totstandkoming van het Belgische autosnelwegenet (1935-1989)*, K.U.Leuven, 2007, Jan Thiels, *50 jaar Heilige Koe. Perceptie van de auto vanuit standpunt van de consument aan de hand van het tijdschrift van de Vlaamse automobilistenbond*, VUB, 2006, Bert Verlinden, *Automobiliteit. Het fenomeen auto en zijn invloed op de mobiliteit in onze maatschappij*, VUB, 1992.

<sup>35</sup> Francis Lauters, *Les débuts du cyclisme en Belgique (Souvenirs d'un vétéran)*, Brussel, 1936, Jacques Ickx, *Ainsi naquit l'automobile*, Lausanne, 1971, Georges Renoy, *L'automobile au temps des teufs-teufs*, Brussel, 1976, Yvette Kupélian, Jacques Kupélian & Jacques Sirtaine, *De geschiedenis van de Belgische auto. Het fabelachtige verhaal van meer dan honderd automobielsingeschiedenismerken*, Tielt, 1980, Jean-Paul Delsaux, *100 ans de sport automobile belge*, Jauchelette, 1996, Michel Bedeur, *Pionniers vervoérois de l'automobile: Dasse, Houget, Linon, Ruhl, Snoeck, Verviers*, 1997, Bernard Geeraerd, *La dynastie Pilette: un siècle, trois hommes et des voitures*, [Waterloo], [2001], Claude Yvens, *Lucien Hautvast. Sportsman, gentleman-driver et tuteur de légendes*, Neufchâteau, 2005.

<sup>36</sup> *Mémorial du Royal Touring Club de Belgique, 1895-1955*, Brussel, 1955, *Wegen gisteren ... en vandaag*, Brussel, [1975], *Antwerpen: Detroit van Europa!?*, Antwerpen, 1978, Philippe Hougardy & Guy de Leuze, *1896-1996. Koninklijke Automobil Club van België*, [Brussel], [1996].

## Concepten en methode

---

Hoe is de overheid omgegaan met conflicten op de openbare weg, ontstaan naar aanleiding van het verschijnen van de automobiel? De geschiedenis van het moderne verkeerssysteem is in wezen de geschiedenis van het ontstaan van een conflictbeheersingssysteem. Methodologisch wordt dit benaderd in drie stappen:

- (a) Studie en analyse van de automobilisering, het maatschappelijke proces dat de context – en vaak de aanleiding – vormde voor de nieuwe verkeersmaatregelen. Welke waren de praktijken die ontstonden op de openbare wegen door het automobielgebruik, wie zat hier achter en waarom, en tot welke reacties leidde dit?
- (b) Studie en analyse van het besluitvormingsproces dat leidde tot het nieuwe verkeersbeleid. Wanneer en waarom werden maatregelen genomen, of juist niet, en welke actoren namen daarbij standpunten in? Welke belangen werden verdedigd?
- (c) Studie en analyse van het conflictbeheersingssysteem dat hieruit voortvloeide. Wat was de aard van de genomen maatregelen? Hadden de maatregelen een eigen interne logica en groeiden ze uit tot een systeem? Wat was de aard en de werking van een dergelijk systeem?

Een automobiel is een voertuig dat een ingebouwde motor bevat, en daardoor zichzelf kan voortbewegen. Technisch gezien is het tuig zo oud als de (stoom)motor, want van in het vroegste begin van de industrialisering werd getracht om voertuigen te mechaniseren.<sup>37</sup> Treinen (en de latere tramways en buurtspoorwegen) zijn in feite ook automobielen in de zin van zichzelf voortbewegende voertuigen. Historisch gezien werd in de jaren 1830 tegelijk met de komst van de trein ook geprobeerd om de diligences te motoriseren en collectief personenvervoer met stoomwagens op landwegen te organiseren, zonder veel succes overigens.<sup>38</sup> Nog in de negentiende eeuw werden in bedrijven als bijvoorbeeld steengroeven zware stoomvoertuigen op landwegen ingezet die zoals treinen een aantal goederenwagens voorttrokken. Om deze te onderscheiden van locomotieven die op rails reden werden ze *locomobiles* genoemd.

Toch is de automobiel meer dan de volgende logische stap in de mechanisering van het vervoer. De gemotoriseerde personenwagen liet aan individuen, al dan niet in gezelschap van gezin en vrienden, andere activiteiten toe dan louter utilitair personentransport. Van bij de aanvang van het automobilisme ontstonden praktijken als racen (sporting) en excursies houden (touring). De automobiel laat zich, behalve in een techniekhistorische tijdlijn, ook

<sup>37</sup> Horst O. Hardenberg, *The Oldest Precursor of the Automobile. Ferdinand Verbiest's Steam Turbine-Powered Vehicle Model*, Warrendale, 1995.

<sup>38</sup> G. de Brandner, *L'automobile de 1822 à 1835*, Brussel, 1898.

inpassen in de cultuurhistorische tijdlijn van het (burgerlijke) modernisme, en kan als dusdanig niet alleen gezien worden als de opvolger van de trein, maar ook als de opvolger van de fiets.

De term *automobiel* werd overgenomen uit het Frans, waar hij gevormd werd in de uitdrukking *une voiture automobile* (wat meteen verklaart waarom *une automobile* in het Frans een vrouwelijk woord is, hetgeen overigens in de vroegste fase van het automobilisme tot verhitte debatten aanleiding gaf tussen al te masculiene automobilisten en puristische taalkundigen). Deze term is internationaal de meest verspreide. Hij wordt vaak verkort tot *auto*. Daarnaast was in het Engels de oorspronkelijke uitdrukking *horseless carriage*, hedendaags wordt nog vaak *car* gebruikt als synoniem voor *automobile*; in het Duits was de oorspronkelijke term *Motorwagen*.

Automobiel kan als een overkoepelende term gezien worden, en omvat dan diverse deelcategorieën als personenwagens, camions, moto's, autobussen, tanks en tractoren. Meestal wordt de term evenwel in beperktere zin bedoeld, dan slaat het op een gemotoriseerde personenwagen. Een automobiel in deze strikte betekenis is meestal een tuig met vier wielen, en twee rijen van telkens twee tot drie zitplaatsen achter elkaar. Er zijn in de loop van de geschiedenis evenwel een vrijwel eindeloos aantal variaties hierop geweest, van tricycles tot minibusjes. In de vroegste geschiedenis van de automobiel, vóór 1910, werd vaak onderscheid gemaakt tussen een *voiture* en een *voiturette*. Het onderscheid is niet erg scherp te duiden, het gaat om respectievelijk een zware en een lichte automobiel. Toch ging het voor de tijdgenoten om geheel andere wagentypes, vergelijkbaar met het hedendaagse verschil tussen een bromfiets en een motorfiets. Analooq hiermee moet bij de vrachtwagens onderscheid gemaakt worden tussen de *camion*, een zware vrachtwagen, de opvolger van de hogerge-noemde locomobile, en de *camionette* of bestelwagen, een veel lichtere vrachtwagen, vaak niet meer dan een omgebouwde personenwagen.

Met de term *automobilisering* wordt verwezen naar het historische proces waarmee de automobiel deel is gaan uitmaken van onze levensstijl en ons maatschappelijk bestel. Het is een proces dat kan benaderd worden als een systeem, dat wil zeggen een dynamisch gebeuren dat weliswaar de resultante is van intentionele acties door een aantal actoren, maar dat in de loop van de tijd een eigen autonomie heeft verworven. John Urry zag de automobiel als een virus dat de planeet overwoekerd heeft, en omschreef automobilititeit als een *autopoietisch* of zelfvoortbrengend systeem: "a self-organizing autopoietic, non-linear system which links together cars, car-drivers, roads, petroleum supplies and other novel objects, technologies and signs, in an expanding relatively stable system which generates unintended consequences."<sup>39</sup> Urry baseerde zich voor zijn systeemanalyse op de complexiteitstheorie (de

<sup>39</sup> Samenvatting door Featherstone in zijn inleiding op Urry (Mike Featherstone, 'Automobilities: An Introduction', *Theory, Culture & Society*, xxi, 2004, nr. 4-5, p. 2, John Urry, 'The 'System' of Automobility', *Theory, Culture & Society*, xxi, 2004, nr. 4-5, p. 25-39).

opvolger in de sociale wetenschappen van de zogenaamde chaostheorie), een theorie die beschreef hoe kleine gebeurtenissen niet-intentioneel konden leiden tot grote, stabiele processen. In de complexiteitstheorie werd onder meer het begrip *lock-in* gebruikt: een punt in de ontwikkeling van complexe systemen waarop ze onomkeerbaar werden.<sup>40</sup>

Zoals hoger reeds gesteld staat in dit onderzoek niet automobilisering centraal, de verspreiding van gemotoriseerd vervoer in de samenleving, maar de reactie van de overheid hierop. In principe is er geen reden om een deelcategorie van automobielen hiervan uit te sluiten, zodra de overheid deze in haar beleid betreft is ze relevant voor het onderzoek. Toch zijn er twee deelcategorieën van gemotoriseerd vervoer die wel degelijk van dit onderzoek zijn uitgesloten: *tank* en *tractor*. Het militaire gebruik van de automobiel en de motorisering van het Belgische leger is een onderwerp dat een afzonderlijke behandeling vereist, en hetzelfde geldt voor de motorisering van de landbouwindustrie. Over nog een andere deelcategorie, de *autobus*, dient duidelijk gesteld te worden dat het overheidsbeleid hieromtrent wordt onderzocht enkel in relatie tot het gebruik ervan op de openbare weg en de uitbouw van een modern verkeerssysteem. Daarnaast is de overheid, via haar betrokkenheid in de Nationale Maatschappij voor Buurtspoorwegen (die vanaf 1924 het recht verkreeg om autobuslijnen te exploiteren), zelf ook gedeeltelijk uitbater van deze vorm van personenvervoer geworden, maar de geschiedenis van het openbaar vervoer als staatsonderneming valt buiten dit onderzoek.

In overeenstemming met wat in de sociale geschiedenis gebruikelijk is, wordt het politieke besluitvormingsproces achter het ontstaan van het moderne verkeerssysteem niet benaderd als een kwestie van grote mannen die grote beslissingen namen, maar als een proces dat zich zowel binnen als buiten de geijkte politieke beleidsorganen zoals regering, parlement en administraties afspeelde, en dat een modelbenadering vereist waarbij de betrokken actoren en de maatschappelijke belangen die zij verdedigden worden geanalyseerd.

Onder de voornaamste betrokken actoren stonden de automobielgebruikers zelf natuurlijk op de eerste plaats. Een snel stijgende groep, van een duizendtal in 1900 tot circa 15.000 aan de vooravond van de Eerste, en 300.000 aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog, met de helft personenwagens, en de andere helft camions en moto's. Zij waren geen echte actor in het besluitvormingsproces, omdat zij niet direct vertegenwoordigd waren. Daartegenover staat dat hun gedrag overwegend de oorzaak was van het beleid, en dat de voornaamste actoren, automobilistenorganisaties en parlement, beweerden hen indirect te vertegenwoordigen.

Ten tweede, de automobilistenorganisaties. Er waren een groot aantal verenigingen actief op het gebied van het cyclisme en het automobilisme, onder meer: Automobile Club de Belgique, Touring Club de Belgique, Ligue Vélocipédique Belge, Moto Club de Belgique, Cham-

<sup>40</sup> John Urry, 'The 'System' of Automobility', p. 31-33.

bre Syndicale de Belgique, Fédération Motocycliste de Belgique, etc. De meeste van deze verenigingen werden opgericht met het oog op het beoefenen van een hobby of dienstverlening, maar alle hadden ze een sterke maatschappelijke component, en probeerden te lobbyen voor hun zaak bij de betrokken overheden. In sommige gevallen werden nevenorganisaties opgericht die direct op belangenbehartiging gericht waren, zoals de Union Routière de Belgique, of de Association pour la Défense des Intérêts de l'Automobile (ADIA). Vanaf de jaren 1920 werden deze organisaties officieel bij het beleid betrokken doordat ze werden uitgenodigd om deel te nemen aan allerlei adviescommissies bij de ministeries.

Ten derde, de andere weggebruikers. Een nog sneller groeiende groep dan de automobiellegebruikers, helaas vooral in de ongevallenstatistieken. Er zijn een aantal gevallen bekend waarbij voetgangers, voermannen, of gewoon toeschouwers bij een publieke manifestatie protesteerden tegen de automobilisering van de openbare ruimte, of weigerden om verkeersregels te volgen. Ook deze categorie nam niet direct deel aan het besluitvormingsproces en vormde geen echte actor, maar als zwijgende meerderheid oefenden zij gewicht uit op de achtergrond. De algemene pers nam het vaak voor hen op, en in het parlement beschikten ze steeds over een aantal vertegenwoordigers.

Ten vierde, de automobielpers. Viel grotendeels samen met de categorie van de automobilistenorganisaties, maar niet helemaal. De meeste titels waren verenigingsbladen, maar een aantal titels probeerde op eigen vleugels commercieel te overleven. Niettemin was dit een zeer snel evoluerend veld, waar zowat alle denkbare variaties voorkwamen. Titels kwamen en gingen, fuseerden, veranderden van naam, of werden juist opnieuw opgericht onder dezelfde naam maar met een nieuwe ploeg. Er was een voortdurende rivaliteit gaande in de positionering tegenover de verenigingen. Titels streden onder elkaar voor de erkenning als *bulletin officiel* van een bepaalde vereniging. Welk standpunt ingenomen werd of wiens belang verdedigd werd door een bepaalde titel op een bepaald moment werd bepaald door welke erkenning(en) als officieel orgaan van welke vereniging(en) op dat moment verworven waren. Bovendien was er ook osmose met de algemene pers. Automobieltijdschriften richtten vaak op eigen initiatief verzoeken tot de beleidsvoerders, startten petitieën op, en hun (hoofd)redacteuren brachten bezoeken aan politici, en ontmoetten hen daarnaast ook binnen hun informele netwerken. Als dusdanig waren zij direct betrokken bij de besluitvorming.

Ten vijfde, de algemene pers. Samen met het parlement zowat het enige terrein waar de niet-automobilisten onder de weggebruikers hun stem konden laten horen. Een aantal titels, bijvoorbeeld *Le Soir* en *La Gazette*, waren berucht voor de regelmatige en bijzonder scherpe aanvallen in hun kolommen op automobilisten en hun doodrijderspraktijken. De meeste kranten berichtten in hun gebroken-armen-en-benenrubrieken regelmatig over verkeersongevallen waarbij automobielen betrokken waren, en ze lieten zelden na om deze berichten te stofferen met gruwelijke details. Het gewicht hiervan op de besluitvorming was niet duide-

lijk, zij waren geen direct betrokken actor, maar zonder twijfel hebben zij bijgedragen tot het ontstaan van een anti-automobilistische mentaliteit vóór de Eerste Wereldoorlog. Anderzijds bevonden de algemene persorganen zich in een enigszins dubbelzinnige situatie, als commerciële organen wilden zij ook graag gelezen worden door de automobilisten. Een aantal journalisten van de automobielpers beschikte over een eigen (sport)rubriek bij de algemene pers. Zo kon het gebeuren dat een krant op de ene bladzijde een vlammend betoog tegen automobilisten publiceerde, en twee bladzijden verder precies het tegenovergestelde.

Ten zesde, de lokale overheden. De effecten van de automobilisering op de openbare ruimte lieten zich het eerst voelen bij de besturen die het dichtst bij de bevolking stonden: de gemeentebesturen en hun burgemeesters. Bovendien was de ordehandhaving op de openbare weg en dus per definitie ook het verkeer vanouds een bevoegdheid van de burgemeester. Het was hier dat de eerste verkeersregels werden uitgevaardigd, reeds vanaf de komst van de fiets in 1869. De Verkeerswet van 1899 was in wezen niets anders dan een overheveling van de verkeersbevoegdheid van het lokale naar het nationale niveau, vanaf dan mochten burgemeesters enkel nog bijkomende verkeersregels uitvaardigen. Toch was hun rol daarmee niet uitgespeeld. Als hoofd van de politie had de burgemeester het vervolgingsbeleid in handen, en bij de uitvoering van de verkeersregels in het algemeen bleven de lokale overheden een primordiale rol spelen. Zo zij geen directe actor waren in het besluitvormingsproces, dan ging er van hun activiteiten een feedback uit die in sterke mate medebepalend is geweest voor het verkeersbeleid. Brussel bijvoorbeeld heeft vanaf de vroege jaren 1920 de rol gespeeld van laboratorium voor het moderne verkeersregime: nieuwe technieken en procedures werden eerst uitgetoetst in de Brusselse straten, zelfs nog voor zij wettelijk bekrachtigd waren.

Ten zevende, de staatsadministraties. Theoretisch gezien werden ambtenaren niet verondersteld een directe actor te zijn, in de historische praktijk waren zij dat wel degelijk, en dit zowel op onzichtbare wijze, doordat zij de wetsontwerpen en rapporten schreven, als zichtbaar, doordat zij werden aangeduid als voorzitters van adviescommissies, opgenomen in ministeriële kabinetten, of zelfs rechtstreeks aangewezen om de minister te vervangen bij contacten met belangenorganisaties. Cruciaal voor deze actor was het bestaan van twee afzonderlijke, rivaliserende administraties, die op het vlak van automobilisering lijnrecht tegenover elkaar stonden. De (land)wegen, en dus ook het verkeer erop, vielen traditioneel onder de bevoegdheid van *Ponts et Chaussées* (Bruggen en Wegen), al bleef dit beperkt tot de nationale wegen. Er bestond evenwel ook een *Service de la Voirie Vicinale* (Gemeentewegen), die zich met de kleine wegenis en in wezen de belangen van de landbouw bezighield. Waar Bruggen en Wegen nog redelijk gemoedelijk en welwillend stond tegenover het nieuwe fenomeen van de automobilisten, was Gemeentewegen mordicus tegen. Beide diensten gingen voortdurend met elkaar in de clinch bij het wetsvoorbereidende werk. Aanvankelijk was



de betrokkenheid van Bruggen en Wegen nog eerder lauw, maar met het aantreden van een nieuwe generatie ingenieurs in het begin van de jaren 1930 werden zij resoluut de voorttrekkers bij de uitbouw van een modern verkeerssysteem.

Ten achtste, het parlement, in feite de politici en de politieke partijen. In theorie was dit de belangrijkste actor, zelfs de enige die theoretisch (eind)beslissingsrecht had. De praktijk zag er volkomen anders uit. Het gewicht van de besluitvorming lag vrijwel volledig bij regering en administratie, het parlement heeft in de praktijk als drukingsorgaan nog minder gewicht gehad dan de automobilistenorganisaties. Meteen al met de Verkeerswet van 1899 werd het overgrote deel van de bevoegdheid over het verkeerssysteem (het zogenaamde verkeersreglement) overgeheveld van het parlement naar de regering. Hierbij moet opgemerkt worden dat de automobilisering van de openbare ruimte, hoe ingrijpend zij ook was, nooit hoog op de politieke agenda heeft gestaan, niet in het parlement, en ook niet in de programma's van de politieke partijen. Bovendien bleken de politieke partijen stevast intern verdeeld over de automobiëlkwestie. In elke partij waren zowel voor- als tegenstanders te vinden, en meestal waren ze ongeveer even groot – of beter gezegd, even klein, want de grote meerderheid van de politici had geen uitgesproken mening over deze kwestie. Toch is het parlement, zeker in de periode vóór de Eerste Wereldoorlog, het forum bij uitstek geweest voor het debat rond het automobiëbeleid. In de tussenoorlogse periode daarentegen hebben de parlementaire besprekingen geen rol van betekenis meer gespeeld bij de uitbouw van het moderne verkeerssysteem.

Ten negende, de regering, in feite de betrokken ministers, in deze periode vooral de minister van Openbare Werken. Deze actor fungeerde in hoofdzaak als catalysator voor het beleid. In theorie werd de minister verondersteld meer te zijn: een directe actor die bepalend was voor het beleid. In de praktijk gebeurde het zelden dat een minister een krachtadig en visionair beleid voerde. De gehele hier bestudeerde periode door hebben de regeringen de indruk gegeven voortdurend achter de zaken aan te hollen, voortgeduwd door wensen en initiatieven van de betrokken belangenorganisaties en administraties, en regelmatig bij de mouw getrokken om in te grijpen bij praktijken die zich op de openbare weg voordeden. Ook hier gold dat het verkeersbeleid nooit hoog heeft gestaan op de regeringsagenda. Algemeen was de bevoegdheid over Openbare Werken politiek dankbaar (uitdelen van wegenwerken), maar dan enkel als er voldoende budgetten beschikbaar waren. De verkeersmaterie daarentegen was politiek helemaal niet interessant, met enerzijds onbegrijpelijke technische maatregelen, anderzijds bijzonder onpopulaire strafbepalingen tegen verkeersovertreders. Dat belette niet dat deze actor centraal stond in het besluitvormingsproces. Als de bevoegde minister niet bewoog, dan gebeurde er niets en was er van een beleid geen sprake. Alle andere actoren richtten hun activiteit dan ook hoofdzakelijk op de minister.

Binnen dit model wordt de studie van het besluitvormingsproces op overwegend idiosyncratische wijze gevoerd, het onderwerp is immers particulier: de concrete overheidsmaatregelen van een enkele casus, met name de Belgische, binnen het internationale automobiliseringsproces (dat geldt weliswaar uitdrukkelijk niet voor de volgende stap, de analyse van het verkeerssysteem, dat juist een uitgesproken nomologische benadering vereist). Methodologisch gezien betreft het een verhalend discoursonderzoek op basis van teksten en verslagen rond de te nemen beleidsmaatregelen, opnieuw in tegenstelling tot de systeemanalyse die zich hoofdzakelijk baseert op beslissingen, wetten en reglementen. Het discours was de manier waarop sociale groepen via teksten greep probeerden te krijgen op een sociale realiteit, door die realiteit te beschrijven in een bepaalde zin, maar ook door andere groepen of instanties te proberen te overtuigen van hun visies. Zeker in een politiek debat stond discours nooit los van macht. Zo probeerde de Touring Club de Automobile Club op afstand te houden door in haar discours voortdurend te benadrukken dat de automobielsport en het automobieltoerisme verschillende werelden waren. Zo ook voerde diezelfde Touring Club een politiek gevecht tegen een aantal verkeersregels door er artikel na artikel op te wijzen dat de verkeersregels voor gemotoriseerd verkeer verschilden van deze voor het niet-gemotoriseerde verkeer, en dat het hier dan ook een illegitieme *loi d'exception* betrof. Dergelijk gebruik van discours is vanzelfsprekend niet hetzelfde als de benadering van de linguïstische discoursanalyse, of een sociaal-constructivistisch discoursonderzoek. In dit onderzoek wordt het discours hoofdzakelijk in een heuristische zin gebruikt, als bron van informatie over visies, waarden en standpunten van de betrokken actoren.

De finale stap is de analyse van het beleidsresultaat, het moderne verkeerssysteem. Dit laatste is het resultaat van een proces volgens een technische interne systeemlogica, waarbij een conflictbeheersingsmodel dat succesvol werd toegepast in gevangenissen, scholen, kazernes, fabrieken en ziekenhuizen geconverteerd werd naar de verkeersruimte. Waarmee verwezen wordt naar de *pouvoir disciplinaire* (disciplinaire macht), een concept dat door Michel Foucault werd ontwikkeld in zijn werk *Surveiller et punir: naissance de la prison* uit 1975. Mijn stelling daarbij is dat er een tweevoudige strategie werd gevolgd, een morele versus een technische aanpak, dat de technische aanpak uiteindelijk dominant werd, en dat de verkeersreglementering die zo ontstond de uitdrukking is van een beleid van sociale controle, zoals dat wordt beschreven in het model van Foucaults disciplinaire macht.

De aanpak van het verkeersprobleem was aanvankelijk *moreel*: aan de automobilisten werd opgelegd het eigen gedrag zodanig te reguleren dat het aanvaardbaar zou zijn ("rijd voorzichtig", "pas uw snelheid aan", "maak uzelf hoorbaar", etc.). Later kwam de opvatting dat het veeleer de voetganger was die diende opgevoed te worden in het verkeer. Toch bleek telkens weer dat dergelijke morele aanpak faalde en tot straffeloosheid leidde. Stap voor stap werd een andere aanpak uitgebouwd, een technische, die de controle van het verkeersge-

drag niet langer aan het oordeelsvermogen van de weggebruikers overliet, maar uitging van exacte regels, metingen en observaties (maximumsnelheid 30 km per uur, toeter 100 m ver hoorbaar, rijexamens, nummerplaten, voorrangsregels, verkeerslichten, etc.). Een stortvloed aan regels en regeltjes volgde, maar deze waren allerminst willekeurig of losstaand. Samen vormden ze een systeem, vergelijkbaar met wat door Foucault werd beschreven. In grote lijnen was dat een systeem waarbij:

- (a) De ruimte tot een begreind universum werd gemaakt (bijvoorbeeld door een muur rond een fabriek of een school ; of door al dan niet te behoren tot de openbare weg). De aldus begrensde ruimte werd opgedeeld in categorieën (klaslokaal, speelplaats, turnlokaal ; autoweg, fietspad, zebrapad).
- (b) De tijd werd afgebakend en evenzeer in categorieën verdeeld, in handelingen die al dan niet waren toegelaten (stilzitten in de klas, spelen op de speelplaats ; snel verkeer op de autoweg, geen automobielen in voetgangersgebied).
- (c) De elementen binnen het systeem werden van hun individuele identiteit ontdaan en al dan niet via een examen aan een bepaalde categorie toegewezen (de voetganger, de motorrijder, de trucker).

Binnen het systeem was iedereen op elk ogenblik een bepaalde soort van gebruiker, die binnen bepaalde ruimtes bepaalde handelingen mocht stellen.

Foucault stelde dat de discipline de derde was van vier opeenvolgende controlesystemen die in de Westerse wereld werden ontwikkeld (supplice | punisement | discipline | panoptisme). De hoger vermelde morele aanpak komt overeen met de punisement. Aan een panoptisme, de gevangenis in ronde vorm rond een centrale bewakingstoren, de overtreffende trap van de discipline, is het verkeersregime nog niet toe, al is er enige overeenkomst met de vierde fase van wegenbouw, zoals door Mom in een artikel in 2005 vermeld, met name de *dispatching centres* die het verkeer centraal bewaken met camera's.<sup>41</sup>

Een dergelijk machtssysteem was een voor de moderniteit bij uitstek geschikt conflictbeheersingssysteem, omdat het tegelijk de vrijheid van de gebruiker garandeerde (zij het binnen de toegelaten regels), en bijzonder efficiënt was, geschikt voor intensief gebruik in een massamaatschappij. Zo konden automobilisten blijven dromen van eindeloze horizonten, al moesten ze stoppen voor het eerste rode verkeerslicht, en zo kon de overheid de markt zich laten ontwikkelen, en tegelijk het gevaar op de weg tot een aanvaardbaar risico herleiden.

Zowel voor het moderne verkeerssysteem als voor de analyse van Foucault werd regelmatig de uitdrukking *sociale controle* gebruikt. Dit concept stamt uit de beginperiode van de sociologie, en werd vooral ten tijde van Talcott Parsons centraal geplaatst in de sociologie. In de sociale geschiedenis dook het op in de jaren 1970, het werd dan gebruikt als een overkoe-

<sup>41</sup> Michel Foucault, *Surveiller et punir. Naissance de la prison*, Parijs, 1975, Gijs Mom, 'Roads without rails. European Highway-network building and the desire for long-range motorized mobility', *Technology and Culture*, xlii, 2005, p. 745-749.

pelende term voor een aantal revisionistische werken met betrekking tot de maatschappelijke aanpak van deviant gedrag. Als grote drie van de revisionisten werden op dat ogenblik genoemd: Michael Ignatieff, Michel Foucault en David Rothman. Deze nieuwe visies leidden gedurende enkele jaren tot een stroom aan nieuwe studies rond gevangenissen, gestichten, armenhuizen, etc.<sup>42</sup> Toch werd het gebruik van de uitdrukking sociale controle van in het begin bekritiseerd:

It is not difficult to demonstrate that a causal usage of 'social control' metaphors leads to non-explanation and incoherence. There is no political or ideological institution which could not in some way be interpreted as an agency of social control.<sup>43</sup>

Bernward Joerges stelde in 1999 dat in verband met theorieën rond sociale verandering onderscheid gemaakt moest worden tussen theorieën van het type *control*, waarbij sociale (wan)orde werd gezien als een intentioneel gevolg van acties, en theorieën van het type *contingency*, waarbij sociale (wan)orde werd gezien als een resultaat van de samenvallende gevolgen van specifiek intentionele maar globaal blinde acties.<sup>44</sup> Het verband met de complexiteitstheorie, waarnaar in verband met de systeemtheorie van Urry reeds werd verwezen, is duidelijk. Foucault gebruikte voor zijn systeem de term *pouvoir disciplinaire*. Hij kaderde dit evenwel ook in een langere historische overgang van *souveraineté*, macht als het recht van de prins op zijn privé-bezit, naar *gouvernementalité*, macht als de taak om het schip van de bevolking op veilige koers te houden. De disciplinaire macht zou dan een van de wijzen zijn waarop moderne maatschappijen een politiek van gouvernementaliteit voerden. Simon Gunn zag in de recente sociale geschiedschrijving dan weer een evolutie van het concept *hegemony* (Gramsci) naar het concept *governmentality* (Foucault).<sup>45</sup>

Christoph Merki gebruikte voor zijn onderzoek naar het *Verkehrsrecht* in Frankrijk, Duitsland en Zwitserland het door Niklas Luhmann ontwikkelde begrippenkoppel *Gefahr-Risiko*. Gevaarlijk was iets als het potentieel schadelijk was, zonder dat de omvang van de schade op voorhand kon ingeschat worden. Risicovol was iets als dit laatste wel kon.

Der Staat erließ verschiedene Maßnahmen, um die gefährliche und bedrohliche Technik zu zivilisieren, daß sie sich möglichst friktionslos in den herkömmlichen Straßenverkehr eingliederte. Er machte damit aus der unkalkulierbaren Gefahr, welche das Automobil für den Straßenverkehr bedeutete, ein berechenbares Risiko. Während eine „Gefahr“ von der Gesellschaft nicht akzeptiert worden wäre, konnte sie mit einem „Risiko“ leben lernen.<sup>46</sup>

Merki behandelde een aantal concrete verkeersmaatregelen, geroepeerd in de categorieën *die Maschine, den Lenker en die Straße*. Hoewel dit model op zich wel degelijk een aantal inzichten

<sup>42</sup> Stanley Cohen & Andrew Scull, *Social control and the state: historical and comparative essays*, Oxford, 1983, Stanley Cohen, *Visions of social control: crime, punishment and classification*, Cambridge, 1985. Maar zie ook Michalis Lianos, 'Social Control after Foucault', *Surveillance & Society*, i, 2003, nr. 3, p. 412-430.

<sup>43</sup> Gareth Stedman Jones, 'Class Expression versus Social Control? A Critique of Recent Trends in the Social History of 'Leisure'' in Cohen & Scull, *Social Control and the State*, p. 42.

<sup>44</sup> Bernward Joerges, 'Do Politics Have Artefacts?', *Social Studies of Science*, xxix, 1999, nr. 3, p. 422-4.

<sup>45</sup> Michel Foucault, 'Governmentality' in Paul Rabinow (ed.), *The essential works of Foucault*, New York, 2000, p. 201-222, Simon Gunn, 'From Hegemony to Governmentality: Changing Conceptions of Power in Social History', *Journal of Social History*, xxxix, 2006, nr. 3, p. 705-720.

<sup>46</sup> Christoph Maria Merki, *Der holprige Siegeszug des Automobils, 1895-1930. Zur Motorisierung des Straßenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz*, Wien, 2002, p. 319-20.

kon geven, was het mijns inziens onvoldoende. Het was immers niet sociaalhistorisch, het Gefahr-Risico-begrippenkoppel fungeerde als een aan-uitschakelaar voor een monoliete en gezichtsloze samenleving. In werkelijkheid werden de regels gemaakt door een overheid waarbinnen vele belangengroepen een strijd uitvochten. De geschiedenis van de verkeersregels was dan ook veel diverser dan uit het Gefahr-Risico-concept kon afgeleid worden. Het vormde een weerspiegeling van een continu bevochten balans tussen een reeks actoren met vaak scherp tegengestelde belangen. Bovendien was het model te abstract. Merki wees erop dat het debat rond de verzekering van de aansprakelijkheid (*Haftpflicht*) een voorbeeld bij uitstek was van omzetten van gevaar naar berekenbaar risico. Maar in andere gevallen was dat veel minder duidelijk, bijvoorbeeld bij de afschaffing van de algemene snelheidsbeperking in de jaren 1920, of bij de massale verkeersopvoedingscampagnes in de scholen in de jaren 1930. In zulke gevallen was een Gefahr-Risico-analyse te vergezocht en werd voorbijgegaan aan veel meer voor de hand liggende inzichten, met name dat: groepen van automobilisten hun zin wilden doen ten koste van de veiligheid van andere bevolkingsgroepen.

Eveneens opvallend was hoe Merki in het citaat hierboven bijna achteloos de term *civiliseren* liet vallen. Eenzelfde verwijzing vonden we bijvoorbeeld ook bij Séverine Decretton waar zij de evolutie van het Franse verkeersrecht omschreef als een *intériorisation des normes*.<sup>47</sup> Daarmee werd natuurlijk verwezen naar een andere, voor de hand liggende theorie, namelijk dat de regulering van de bewegingen op de openbare weg een voorbeeld is van de civiliseringstheorie van Norbert Elias. In 1995 werd in het tijdschrift *Theory, Culture & Society* een bijdrage van Elias gepubliceerd waarin deze zich boog over de verhouding tussen *technicization* en civilisering.<sup>48</sup> Elias stelde dat “technicization demanded a relatively high degree of civilizing self-regulation,” maar de auteur wilde niet spreken van oorzaak en gevolg, het ging om twee onderscheiden processen die elkaar wederzijds beïnvloedden. De technologische ontwikkeling veronderstelde civilisering bij de technici, maar de uitbouw van bijvoorbeeld treinregelingen versterkte de zelfregulatie op haar beurt weer bij treinwachters, bestuurders, en passagiers die op tijd moesten komen, het juiste perron vinden etc. Algemeen concludeerde Elias dat nieuwe transportmiddelen nieuw gedrag op de weg vereisten. Ze brachten de volkeren der aarde dichter bijeen, die dan ook moesten leren samenleven. Zowel Elias als Foucault werkten met processen, respectievelijk civilisering en disciplineren, die de louter intentionele acties van actoren overstegen. Algemeen lijkt het civilisatieproces van Elias meer inzichten op te leveren bij wat in mijn model de morele strategie heet, daar waar de gouvernementaliteit van Foucault juist beter geschikt lijkt voor een analyse van de technische strategie. Maar de benadering van Elias werkt het beste in een consensusge-

<sup>47</sup> Séverine Decretton, 'La rue saisie par le droit. L'automobile et la réglementation juridique à la Belle Epoque' in Alain Leménorel (ed.), *La rue, lieu de sociabilité? Rencontres de la rue*, Rouen, 1997, p. 124.

<sup>48</sup> Norbert Elias, 'Technicization and Civilization', *Theory, Culture & Society*, xii, 1995, nr. 3, p. 7-42. Het oorspronkelijke manuscript dateerde uit 1987.

dragen context, terwijl voor bij uitstek conflictgedragen processen als automobilisering en de invoering van een modern verkeerssysteem de benadering van Foucault beter geschikt is.<sup>49</sup>

## Bronnen

---

De wetgeving en het overheidsbeleid werden vooral bestudeerd langs de officiële publicaties om. Het *Belgisch Staatsblad* werd volledig doorgenomen voor de periode 1895-1940 (en daarbuiten wanneer nodig) aan de hand van de trimesteriële indexen, evenals de bijlagen voor de vzw's en de beroepsgroepen. Idem voor de *Parlementaire Handelingen* en de *Parlementaire Stukken*, zowel voor de Kamer als voor de Senaat, ook aan de hand van de indexen, en daarbij werden ook jaarlijks de relevante begrotingsbesprekingen (Openbare Werken, meestal ook Landbouw) systematisch doorgenomen. Wanneer nodig werden versies vergeleken met het *Beknopt Verslag*. Voor de lokale reglementen werden de bestuursverslagen van de vier grootste steden (Brussel, Antwerpen, Gent en Luik) en van de negen provincies gebruikt. Voor de studie van de wegenwetten voor de periode 1789-1940 werd hoofdzakelijk gebruik gemaakt van de *Pasinomie*. De notulen van de ministerraad tijdens de tussenoorlogse periode werden eveneens nagekeken (online raadpleegbaar op de website van het Algemeen Rijksarchief).

Wat de bronnen betreft voor de wetgeving onder de Franse periode, is de eerste reeks van de *Pasinomie* een handig en betrouwbaar werkinstrument. Voor de periode 1789-1795 blijft de *Code Merlin* nuttig, onder meer wegens de uitstekende index.<sup>50</sup> Voor de Hollandse periode is de tweede reeks van de *Pasinomie* eveneens nuttig, maar in een ander opzicht. Het officiële *Staatsblad*, en de bijhorende, erg belangrijke *Bijvoegsels*, zijn moeilijk te hanteren, en nemen niet alle wetten en besluiten op. Dat geldt ook voor de wettenverzameling van Weissenbruch, die dan weer het voordeel heeft waar nodig een Franse vertaling toe te voegen, en aldus toelaat de historische woordenschat continu op te volgen. De *Pasinomie* van Delebecque verzamelt *alle* geldende wetten en besluiten uit deze periode, en is dus veel vollediger dan bovengenoemde reeksen. Daar staat tegenover dat deze jammer genoeg enkel de (vaak officieuze) Franse versies opneemt.<sup>51</sup>

<sup>49</sup> Pieter Spierenburg, 'Punishment, Power, and History. Foucault and Elias', *Social Science History*, xxviii, 2004, nr. 4, p. 607-636, waarin de theorieën van Foucault en Elias vergeleken worden op het gebied van straf en macht, evenwel vanuit een eenzijdig eliasiaans standpunt.

<sup>50</sup> J.B. Duvergier & Isid. Plaisant, *Pasinomie ou collection complète des lois, décrets, arrêtés et réglemens généraux qui peuvent être invoqués en Belgique. Première série, 1788-1814*, Brussel, 1833-1838, *Bulletin des Lois de la République française. 2e série*, Parijs, 1795-1800, *3e série*, Parijs, 1800-1804, *Code Merlin. Recueil de lois et réglemens pour les neuf Départemens réunies par la Loi du 9 Vendémiaire, an IV*, Parijs, 1797, *Code Napoléon*, Parijs, 1808, *Code pénal*, Brussel, 1810.

<sup>51</sup> *Bijvoegsel bij het Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden*, Gorinchem, 1814-1830, *Journal officiel du Gouvernement de la Belgique*, Brussel, 1814-1815, *Journal officiel du Royaume des Pays-Bas*, Brussel, 1816-1830, A[lphonse] Delebecque, *Pasinomie ou collection complète des lois, décrets, arrêtés et réglemens généraux qui peuvent être invoqués en Belgique. Deuxième série, 1814-1830*, Brussel, 1837-[1842].

De wettenverzamelingen uit de Belgische periode zijn erg uitgebreid. De combinatie van de derde en vierde reeksen van de *Pasinomie* met de *Moniteur belge* maakt het officiële en moeilijk te hanteren *Bulletin des lois* (en zeker de opvolger ervan na 1844, de *Recueil des lois*) overbodig, en zelfs te mijden. De voornaamste wetten worden best aangevuld met de parlementaire documenten en verslagen. Vanaf 1898 wordt de Nederlandstalige versie van de wetten officieel, vanaf dan wordt de exclusief Franstalige *Pasinomie* enkel nog bruikbaar als prospectie-instrument.<sup>52</sup> Erg nuttig bij wijze van inleidende overzichten zijn ook de grote juridische overzichtswerken, waarvan de monumentale *Pandectes* van Picard, en de *Répertoire pratique* de voornaamste zijn.<sup>53</sup> Statistisch materiaal is eveneens in ruime mate voorhanden. Naast de publicaties van het Nationaal Instituut voor de Statistiek (NIS) bevatten de door de *Annales des travaux publics* gepubliceerde analyses van enkele verkeerstellingen nuttige reeksen. Door het Nationaal Instituut voor de Statistiek werden de beschikbare verkeersstatistieken gebundeld in een handig boekje.<sup>54</sup>

Historisch onderzoek naar wegen- en verkeersgeschiedenis staat nog in zijn kinderschoenen. De artikels van Génicot en Placq in het tijdschrift van het Leuvense Institut de Recherches Économiques et Sociales waren baanbrekend en zijn nog steeds toonaangevend. Het gaat hier om economisch en kwantitatief onderzoek. Daarnaast zijn er een aantal algemene, vulgariserende werken beschikbaar.<sup>55</sup> Voor de geschiedenis van de Belgische spoorwegen kunnen we terecht bij Bart Van der Herten. Verder zijn enkele voortreffelijke studies gerealiseerd door Nicolaï, Mahaim, Avakian en Lamalle.<sup>56</sup>

<sup>52</sup> *Moniteur belge*. Belgisch Staatsblad, Brussel, 1831-... (tweetalige versie vanaf 1888), *Documents parlementaires de Belgique*. Chambre des représentants. Parlementaire bescheiden. Kamer van volksvertegenwoordigers, Brussel, 1831-..., *Documents parlementaires de Belgique*. Sénat. Parlementaire bescheiden. Senaat, Brussel, 1831-..., *Annales parlementaires*, Brussel, 1844-1848, *Annales parlementaires de Belgique*. Chambre des représentants. Parlementaire handelingen van België. Kamer van volksvertegenwoordigers, Brussel, 1848-..., *Annales parlementaires*. Sénat. Parlementaire handelingen van België. Senaat, Brussel, 1848-..., Isid. Plaisant (e.a.), *Pasinomie ou collection complète des lois, décrets, arrêtés et règlements généraux qui peuvent être invoqués en Belgique*. Troisième série, Brussel, 1833-1864 [sic], J.S.G. Nypels, P. De Paep & J. Servais, *Pasinomie*. Collection complète des lois, décrets, arrêtés et règlements généraux qui peuvent être invoqués en Belgique. Quatrième série, Brussel, 1866-1909, A[lphonse] Delebecque, *Les cinq codes en vigueur en Belgique*, Brussel, 1853 (4e editie), Philippe Galand (e.a.), *Strafboek en bijzondere wetboek*, Alleur, 1987.

<sup>53</sup> Edmond Picard & N. d'Hofschmidt (e.a.), *Pandectes belges*. Encyclopédie de législation, de doctrine et de jurisprudence belges. Brussel, 1878-1940, Emile Brunet (e.a.) (eds.), *Répertoire pratique du droit belge*, Brussel, 1936-1967.

<sup>54</sup> *Exposé de la situation du royaume de 1861 à 1875*, Brussel, 1885, *Exposé de la situation du royaume de 1876 à 1900*, Brussel, 1907-1912, E. Dopp, 'Recensements du trafic sur les routes de l'Etat en Belgique', *Annales des travaux publics de Belgique*, lxxviii, 1935, nr. 2, p. 299-322, 'Recensement de la circulation sur les routes de l'Etat en Belgique, en 1938', *Annales des travaux publics de Belgique*, xciii, 1940, nr. 2, p. 281-283 en 3, p. 389-401, *Handel - toerisme. Verkeer en vervoer, 1900-1961*, Brussel, [1962].

<sup>55</sup> Léopold Génicot, 'Études sur la construction des routes en Belgique. Deuxième partie. L'occupation française. Troisième partie. La période hollandaise', *Bulletin de l'Institut de recherches économiques et sociales*, xiii, 1947, nr. 5, p. 477-506, Léopold Génicot, *Histoire des routes belges depuis 1704*, Brussel, 1948, Gérard Placq, 'Le développement du réseau routier belge de 1830 à 1940', *Bulletin de l'Institut de recherches économiques et sociales*, xvii, 1951, nr. 5, p. 425-469, Gérard Placq, 'Les variations du trafic routier belge de 1830 à 1940', *Bulletin de l'Institut de recherches économiques et sociales*, xviii, 1952, nr. 5, p. 519-536, A. De Naeyer, 'Land-, water- en luchtwegen', in Roland Baetens (ed.), *Industriële revoluties in de provincie Antwerpen*, Antwerpen, 1984, p. 253-285.

<sup>56</sup> Bart Van der Herten, Michelangelo van Meerten & Greta Verbeurg, *Sporen in België: 175 jaar spoorwegen, 75 jaar NMBS*, Leuven, 2001, Edmond Nicolaï, *Les chemins de fer de l'état en Belgique, 1834-1884. Etude historique, économique et statistique*, Brussel, 1885, Ernest Mahaim, *Les abonnements d'ouvriers sur les lignes de chemins de fer belges et leurs effets sociaux*, Brussel, 1910, Léon Avakian, 'Le rythme de développement des voies ferrées en Belgique de 1835 à 1935', *Bulletin de l'Institut des Sciences Economiques*, vii, 1936, nr. 4, p. 449-482, Ulysse Lamalle, *Histoire des chemins de fer belges*, Brussel, 1943, Richard Bessel, 'Transport', in Colin Chant (ed.), *Science, Technology and Everyday Life*, Londen, 1989, p. 162-199, Eric Vanhaute & Donald Weber, 'De einder wenkt, de straat getemd. Mobiliteit en ver-

Historische gegevens van de wegen- en verkeerswetgeving zijn tot nog toe enkel sporadisch in juridische werken te vinden. Marcotty en Delaunoy zijn de grote klassiekers. De verhandeling van Labye is een fascinerend werkstuk. Nuttig zijn ook de werken van Mullie en Wilkin. Rond de geschiedenis van de wetgeving voor het openbare domein en de onteigening is Wodon de grote klassieker. Over de geschiedenis van het urbanisme is een overzichtartikel uit 1982 beschikbaar.<sup>57</sup>

Een tweede belangrijke bron vormden de publicaties uit de wereld van het automobilisme. Er werden 428 titels van tijdschriften teruggevonden aan de hand van bibliografieën en catalogi. Van slechts enkele tientallen werden exemplaren teruggevonden (afgezien van unieke specimina), maar de belangrijkste tijdschriften bleken alle nagenoeg volledig bewaard te zijn gebleven, het overgrote deel in de Koninklijke Bibliotheek, een aantal in de Universiteitsbibliotheek Gent, en enkele titels in het stadsarchief van Brussel en de stadsbibliotheek van Antwerpen. Van een zeventigtal titels werden de jaargangen doorgenomen verschenen in de periode 1895-1940.<sup>58</sup>

Onder de voornaamste titels waren de *Revue vélocipédique belge* (1889), het orgaan van de *Ligue Vélocipédique Belge*, en zijn commerciële tegenhanger *Le Cycliste belge illustré* (1890), de twee voornaamste fietsbladen. *Le Vélocé* (1893), een legendarische titel in het wereldje van het cyclisme en automobilisme, begon als een dagblad, en berichtte in december 1895 als eerste over het Belgische automobilisme. Het blad veranderde zijn naam in *Automobile-Véloce*, werd vanaf 1900 de thuishaven van de dissidente Moto Club de Belgique, maar slaagde er niettemin in om vanaf 1909 eveneens officieel orgaan van de Automobile Club de Belgique te worden. *Le Véloce* overleefde de Eerste Wereldoorlog niet, ondanks een proefnummer in 1919. Het *bulletin officiel du Touring Club de Belgique* (1895) was uitgebreid, fraai geïllustreerd en bijzonder degelijk, een monument in de toeristische pers. *L'Automobile illustré* [sic] (1896), het eerste tijdschrift van de Automobile Club de Belgique, was het oudste automobieltijdschrift van België en een van de oudste ter wereld. Het verdween een eerste maal in 1899 na

keer', in Hendrik Ollivier (ed.), *Met licht geschreven. Foto's uit een eeuw dagelijks leven*, Gent, 1994, p. 171-178.

<sup>57</sup> Fleurigeon, *Code de la voirie*, Parijs, 1809, F.X.P. Garnier, *Traité des chemins de toute espèce*, Parijs, 1834 (4de editie), Navier, *Considérations sur les principes de la police du roulage*, Parijs, 1835, Clément Labye, *Législation des travaux publics en Belgique*, Luik, 1851, Léon Delaunoy, *Voirie vicinale et voirie urbaine*, Frameries, 1895, Georges Marcotty, *De la voirie publique par terre*, Brussel, 1911, Rob Mullie, *Voirie et constructions. Lois et décisions administratives et judiciaires*, Brussel | Brugge, 1934, Robert Wilkin, *Voirie, constructions et urbanisme*, Brussel, 1952, Clément Labye, 'De la police du domaine public et des choses communes'. *Revue de l'administration et du droit administratif de la Belgique*, ix, 1862, col. 249-436 en 698-956, en x, 1863, col. 783-888, Léon Wodon, *Traité des choses publiques en général et des droits qui en dérivent*, Brussel, 1870, Ronald De Meyer & Marcel Smets, 'De recente stedenbouwkundige geschiedschrijving in België omtrent negentiende en begin twintigste eeuw', *Belgisch Tijdschrift voor Nieuwste Geschiedenis*, xiii, 1982, nr. 2-3, p. 467-517.

<sup>58</sup> *Belgische Bibliographie*, uitgegeven onder toezicht van de Koninklijke Bibliotheek, zie Fernand Remy, *De Belgische bibliographie: historische overzicht van hare ontwikkeling van 1875 tot 1931*, Brussel, 1932. De historische kaartenbakken van de Koninklijke Bibliotheek bevatten daarnaast belangrijke aanvullende informatie. Gaston Mertens, *Etat civil de la presse [périodique] en Belgique*, [Brussel], 1893-1947 (in *L'Annonce timbrologique*, 1893-1896, *La Presse universelle*, 1897-1903 (onvolledig), *Le Fureteur*, 1904-1911, *Revue bibliographique et statistique de la presse belge*, 1912-1933, vanaf 1934 enkel in manuscript, zie ook *Les Cahiers de la documentation*, ii, 1948, nr. 5, pp. 55-56). Verder werden een twintigtal persrepertoria doorgenomen uit de *Bijdragen van het Interuniversitair Centrum voor Hedendaagse Geschiedenis*, 1957-1982, deze bevatten evenwel zo goed als geen titels van automobielpers.



het ongeval van directeur Charles Craninckx. *L'Automobile illustré* werd heropgericht op het einde van dat jaar met een nieuwe redactie, maar moest het statuut van officieel orgaan van de Automobile Club vanaf dan laten aan *L'Automobile belge* (1900), het tijdschrift van Félix Pardon, die dat statuut na de zoveelste ruzie in 1903 alweer kwijtspeelde. *L'Automobile belge* werd als een van de weinige automobiel tijdschriften heropgericht na de Eerste Wereldoorlog, en bleef als onafhankelijk automobiel tijdschrift toonaangevend tot 1940. Het kreeg daarin gezelschap van een andere onafhankelijke titel, het speelse *Mon Auto* (1924). Na de Eerste Wereldoorlog gaf de Automobile Club een eigen *bulletin officiel* (1920) uit, dat vanaf 1928 kortweg *Royal Auto* heette. Eerder droog maar onontbeerlijk. Vergelijkbaar, maar nog enkele journalistieke niveaus lager, was het *bulletin officiel du Fédération Motocycliste de Belgique* (1922).

Zeker voor de vroegste periode, vóór 1900, werden ook de sportrubrieken in verband met *Cyclisme* en *Automobilisme* geraadpleegd in de algemene pers, en dan in het bijzonder bij enkele Brusselse kranten die een sportrubriek hadden die gevuld werd door een bekende naam uit de verenigingswereld van fietsers en automobilisten.<sup>59</sup> Deze periodieke publicaties werden aangevuld met meer dan vijfhonderd titels van gepubliceerde werken die verband houden met automobilisme en verkeer.

Uiteraard werd ook informatie gezocht in archivalische collecties. De situatie van archieven inzake mobiliteitsgeschiedenis in België is evenwel verre van schitterend. In het Algemeen Rijksarchief werd nuttige informatie gevonden in een aantal reeksen die in de loop van de geschiedenis sporadisch werden neergelegd door het Ministerie van Openbare Werken. Helaas is een groot gedeelte van deze ministeriële archieven verloren gegaan, zeker op het vlak van vooroorlogse beleidsvoorbereidende activiteiten is zo goed als niets bewaard gebleven.<sup>60</sup> Gelukkig werd veel informatie indertijd gepubliceerd in de *Annales des travaux publics* en de automobielpers, en ook de parlementaire debatten uit deze periode leveren veel gegevens op.

Er werden contacten gelegd met de betrokken automobilistenorganisaties en hun historische opvolgers, met de vraag of zij nog vooroorlogs archiefmateriaal in eigen bezit hadden (en of dit toegankelijk was voor onderzoek), met wisselend succes. De Belgische Wielerbond

<sup>59</sup> Franz Van Ophem (pseudoniem Montignac) in *Journal de Bruxelles*, Francis Lauters in *La Chronique*, Jules Hansez in *Le Petit Bleu (du Matin)*, Charles Craninckx (pseudoniem Charley) in *La Gazette*, Edmond Ballieu in *Le Messager de Bruxelles*, Géo Hulin in *L'Indépendance belge*, Félix Pardon in *L'Étoile belge*.

<sup>60</sup> Mijn dank aan Karel Velle, Ilse Van Damme en Caroline Six, die mij een blik achter de schermen gunden van de erg versnipperde en nog niet volledig ontsloten ministeriële archiefreeksen. Vooral de neerlegging van 1929 door het Ministerie van Openbare Werken, verwerkt door Van Hagendoren en Cosemans, is van belang. Later waren er nog sporadische neerleggingen van archiefmateriaal, maar veel ging verloren (zo moest rijksarchivaris Sabbe in de jaren 1950 nog protesteren tegen een geplande publieke verkoop van de archieven van Bruggen en Wegen), ook en vooral bij de regionalisering van het ministerie in de jaren 1980. In een intern document van het Algemeen Rijksarchief uit 1988 werd geschat dat er 65 km [!] archiefmateriaal aanwezig was bij de diensten van Openbare Werken (buitendiensten inbegrepen), waaronder 3,5 km materiaal van het Bestuur der Wegen in de kelders van het World Trade Centergebouw (Algemeen Rijksarchief, *Centrale dossiers*, nrs. 9, 269, 390, 4349 en 6011).

verleende volledige toegang tot haar bibliotheek, maar deze beperkte zich tot twee boekenkasten die zo goed als geen historisch archiefmateriaal bevatten.<sup>61</sup> Bij de Royal Automobile Club de Belgique werden we zeer gastvrij ontvangen door Philippe Hougardy. Dankzij de goede zorgen van deze laatste is de Automobile Club zowat de enige organisatie in het Belgische automobilisme die momenteel over een volwaardig archief beschikt, opgeslagen in een archiefkelder in hun gebouw en in een kleine bibliotheek bij de vergaderruimte. Kort na de Tweede Wereldoorlog zou er een brand geweest zijn in het clubgebouw, waardoor de vooroorlogse archieven verloren zijn gegaan. Wel konden we de bestuursverslagen inkijken van 1938 tot 1947. Bij Touring werd op verzoek nagekeken of er nog archiefmateriaal was, maar uit getuigenissen begrepen we dat bij een verhuis in het verleden veel zoniet alles verloren was gegaan. Febiac zou eveneens nog over vooroorlogse documenten beschikken, ook van haar voorloper de Chambre Syndicale de l'Automobile, maar hun archieven zijn momenteel het voorwerp van een inventarisatieproject. Voor de archieven van de Vlaamse Toeristenbond en de Vlaamse Automobilistenbond konden we terecht bij ADVN, deze van de Arbeiderstoeristenbond De Natuurvrienden worden door Amsab-Instituut voor Sociale Geschiedenis bewaard.

Verschillende aanvullingen konden gevonden worden in de collecties Vliegende Blaadjes van de Universiteit Gent, het Répertoire Universel de Documentation (RUD) en het Musée International de la Presse (MIP) van het Mundanéum, en het Fonds Fauconnier van het Stadsarchief Brussel. Er werd eveneens gezocht in de persoonlijke archieven van Pierre Forthomme, de familie d'Ursel, Henri La Fontaine, Arnold Vander Haeghen, Hendrik de Man, Joris Helleputte, en het kabinet van prins Albert.

## Structuur en overzicht

---

Het onderzoek behandelt de reactie van de Belgische overheid op de nieuwe context van automobilisering die zich in de samenleving voordeed in de periode 1895 tot 1940. De hoofdstukken zijn gegroepeerd per periode en uitgewerkt rond telkens een bepaald thema. De hoofdstukken zijn paarsgewijs gegroepeerd, waarbij een eerste hoofdstuk een specifiek onderdeel van het automobiliseringsproces behandelt, gevolgd door een hoofdstuk waarin de reactie van de overheid aan bod komt.

Hoofdstukken 1 en 2 handelen over de situatie die bestond vóór 1895. Hoofdstuk 1 behandelt de wetgeving die voorafging aan de eerste Verkeerswet van 1899, met name de

<sup>61</sup> Door het personeel werd verwezen naar een brand in het verleden waarbij veel archiefmateriaal zou verloren gegaan zijn, maar meer details wist men zich hierover niet te herinneren.

*police de la voirie*, de *police du roulage*, treinreglementen en fietsreglementen. Hoofdstuk 2 gaat over het *cyclisme*, de fietsersbeweging die de directe voorloper was van het *automobilisme*.

Hoofdstukken 3 tot en met 6 behandelen de periode van de Belle Époque, tussen 1895 en 1914 (al is in een aantal opzichten 1910 een relevanter breukjaar). Hoofdstuk 3 gaat over de beweging van het automobilisme, met name het vroegste automobielbezit, de praktijken van het automobilisme, en de voornaamste automobilistenorganisaties. Hoofdstuk 4 analyseert de totstandkoming van de Verkeerswet van 1899, een wet die de aanwezigheid van de automobiel op de openbare weg legitimeerde en tegelijk het eerste verkeersreglement mogelijk maakte. Hoofdstuk 5 behandelt het zogenaamde anti-automobilisme of de duistere kanten van het automobilisme, de ongevallencijfers, de snelheidsmanie en de tegenreactie van het niet-automobile gedeelte van de bevolking. Hoofdstuk 6 gaat over het parlementaire luik van die strijd, het debat rond de anti-automobile voorstellen die werden samengevat onder de naam *loi de l'automobilisme*, een wet die wel door de Senaat geraakte maar in de Kamer werd tegengehouden.

Hoofdstukken 7 tot en met 10 behandelen de periode van het interbellum, al wordt geregeld teruggegrepen naar 1910. Hoofdstuk 7 gaat over het proces van automobilisering of de snelle massale verspreiding van de automobiel, die in de jaren 1920 de standaard werd als vervoermiddel, en de effecten van dit proces op de automobiellindustrie en de automobilistenorganisaties. Hoofdstuk 8 behandelt de aanvankelijke reactie van de overheid, die een aantal maatregelen nam die neerkwamen op wat hier *de morele strategie* wordt genoemd, voornamelijk rijlessen voor de chauffeurs en opvoedingscampagnes voor de rest van de bevolking, schoolkinderen het eerst. Hoofdstuk 9 gaat over het vervolg van de automobilisering in de jaren 1930, waarvan het voornaamste aspect was de strijd tussen *le rail et la route*, of het verzet van de machtige spoorwegen tegen de toename van het transport over de weg, die uitliep op de beslissing van 1935 om in België een nieuw nationaal wegennet te bouwen van *autostrades*. Hoofdstuk 10 sluit af met het vernieuwende verkeersreglement van 1934, dat de voorbode was van wat hier *de technische strategie* wordt genoemd, de uitbouw van een controlesysteem voor het verkeer volgens de principes van de foucaultiaanse discipline.



## Hoofdstuk 1 – Bronnen van verkeerswetgeving

De Verkeerswet van 1899 en het bijhorende verkeersreglement waren de eerste stap in de richting van een automobiliseringsbeleid. Toch waren niet alle verkeersregels erin geheel nieuw. Op een aantal terreinen was de overheid reeds langer bezig met het reguleren van bewegingen in de openbare ruimte.

Ten eerste was er de wegenwetgeving. Deze was er op gericht om het statuut van de openbare wegen te bepalen, vooral om de wegen en hun onderhoud te kunnen financieren. Toch bevatten de wegenwetten reeds enkele embryonale verkeersregels. Wellicht nog belangrijker was dat deze wetgeving, en de ermee verbonden en aan voorafgaande wetgeving over het *domaine public* het statuut vastlegde van de wegen en van de openbare ruimte in het algemeen, en aldus het draagvlak creëerde waarop later de verkeerswetgeving werd gebouwd. De wegenwetgeving was eveneens belangrijk in die zin dat zij een evolutie vertoonde van eigendom naar controle als grondslag voor regelgeving. In het begin gold dat elke overheid voor de wegen moest zorgen waarvan zij de wettelijke eigenaar was, later streefde de centrale overheid ernaar om bredere controle te verwerven, ook over wegen of openbare ruimte die zij strikt genomen niet tot haar eigendom werden gerekend. Deze evolutie naar meer controle werd doorgetrokken in de latere verkeerswetgeving.

Ten tweede was er de *police du roulage*, een wetgeving die het goederenvervoer reguleerde zodat de wegen niet zouden beschadigd worden door te scherpe velgen en te zware ladingen. Deze wetgeving was historisch gezien de directe voorloper van de Verkeerswet (die voluit heette *Wet houdende herziening der wetgeving en der reglementen op de politie van het vervoer*), maar bevatte in werkelijkheid weinig tot geen feitelijke verkeersregels. De verkeersbevoegdheid lag in handen van de lokale overheden, die in het Strafwetboek en de Gemeentewet in algemene zin het recht hadden gekregen om politieel op te treden tegen misbruiken.

Ten derde waren er de reglementen die werden opgesteld in het kader van het verkeer met die andere soort van automobiele voertuigen, de treinen. Dat mocht enigszins verbazend lijken, immers treinen reden vast op sporen die elkaar zelden sneden, hoeveel verkeersregels konden daar bij komen kijken? Maar het waren niet de treinen die gereguleerd werden, maar de passagiers. En hoewel deze regels, die aan treinreizigers verboden om te spuwen, schunnige liederen te zingen of te roken wanneer iemand bezwaar maakte, inhoudelijk niets te maken hadden met het verkeer van automobielen op de landwegen, stonden

de treinreglementen vormelijk wellicht nog het dichtst bij de latere verkeersreglementen. Het was hier dat voor het eerst werd geprobeerd een controle in te richten die systematisch van aard was, en gedragingen categoriseerde en onderwierp zonder onderscheid van de persoon van de treinreiziger. Als dusdanig was de cultuur van de treinregels een directe voorloper van en leerschool voor het foucaultiaanse universum dat later door het verkeersreglement werd gecreëerd.

Ten vierde was er het cyclisme als voorloper van het automobilisme, en dus ook fietsreglementen als voorloper van de algemene verkeersregels. Vrijwel onmiddellijk na het verschijnen van de eerste fietsclubs, in 1869, werd reeds een eerste fietsreglement van kracht, dat bepaalde delen van de openbare ruimte zoals trottoirs of wandelboulevards afsloot van fietsersverkeer, omdat deze te baldadig werden geacht en een gevaar voor de andere personen op de openbare weg. Later volgden regels zoals het verplichte dragen van een bel en remmen, of de eis tot voorzichtig rijden en zelfs afstappen indien er gevaar was dat paarden zouden opschrikken. Dit waren de directe voorlopers van de eerste verkeersregels. De Verkeerswet van 1899 die een wet op de police du roulage was had net zo goed als een *fietswet* kunnen omschreven worden. Het waren immers de fietsersverenigingen die streefden naar een nationaal verkeersreglement, als een remedie tegen de plaag van de vele, versnipperde en voor fietsers vaak ongunstige gemeentelijke fietsreglementen.

### 1.1 Landwegen: « Police de la voirie »

---

De wegenwetgeving regelde de klassering en financiering van de wegen, en duidde de terzake bevoegde overheden aan. De wetgeving eindigde daar evenwel niet. Een noodzakelijk aanvullend luik was de regelgeving die de bescherming en vrijwaring van de wegen en het gebruik ervan regelde. Waar in eerste instantie de bescherming van de wegbreedte en het wegoppervlak in deze wetgeving centraal stond, zou er in de loop van de negentiende eeuw langzaam maar zeker ook een reglementering van de beweging op de wegen, met andere woorden een verkeersreglementering, tot stand komen. Aanvankelijk werden wegen- en verkeerswetgeving als één enkele materie beschouwd. Pas met de Verkeerswet van 1899 kwam voor het eerst een zelfstandige verkeerswetgeving tot stand.

Het verkeer was immers weinig druk, en de nood aan verkeersregels zo goed als onbestaande. De zwaar geladen karren van boeren, handelaars en ondernemers baarden echter wel zorgen: ze beschadigden de wegen, en vormden een gevaar voor voetgangers in de smalle straten. Vooral het eerste was onderwerp van reglementering: regels ter voorkoming van de aantasting van het wegoppervlak. In de negentiende eeuw werd dit de *police du roulage* genoemd, in tegenstelling tot de wegenreglementering die *police de la voirie* werd

genoemd. Het gebruik van beide uitdrukkingen overlapt nogal. Vijf problematieken kwamen in deze regelgeving het vaakst voor:

- (1) rooilijnen (*alignement*): permanente aantasting van de wegbreedte
- (2) *plantation*: rooien van de bomen langs en op de weg voor eigen gewin
- (3) aantasting van het wegoppervlak,
- (4) belemmering door niet-permanente deponeringen (bijvoorbeeld handelskramen)
- (5) roekeloos rijgedrag

*Police de la voirie* bevatte vooral regels in verband met (1) en (2), regels in verband met (3) werden meestal aangeduid als *police du roulage*. Regels in verband met (4) en (5) vielen aanvankelijk onder de algemene politiebevoegdheden van de burgemeesters en onder het Strafwetboek, pas het verkeersreglement van 1899 sorteerte voor het eerst regels tegen gevaarlijk rijgedrag onder de noemer *police du roulage*. Maar in het begin van de negentiende eeuw kon *police de la voirie* nog op alle vijf de opgesomde materies slaan. *Roulage* verwees ook meestal naar vrachtvervoer, pas met het reglement van 1899 verschenen regels die op verkeer in het algemeen van toepassing waren.

De voornaamste wegenwetten waren enerzijds de Domaniale wet (1790) en de Moeraswet (1807), die het statuut van de openbare ruimte in de algemene zin regelden, anderzijds de Wegenwet (1811), Buurtwegenwet (1841) en Stadswegenwet (1844) waarin het statuut van de wegenis werd vastgelegd. Deze vroege wegenwetten waren opgesteld volgens het eigendomsprincipe: het openbaar domein werd uitgeroepen tot *besitz van de natie*. De Stadswegenwet van 1844 doorbrak dit uiteindelijk. De overheid kreeg een aantal bevoegdheden om controle uit te oefenen, bevoegdheden die niet langer volgens het eigendomsprincipe waren gelegitimeerd.

Minder dan een maand na de bestorming van de Bastille, in augustus 1789, verkondigde het nieuwe Franse bewind de afschaffing van het Ancien Régime.<sup>1</sup> De regimewisseling had verregaande gevolgen voor het statuut van de openbare ruimte. Het decreet van 15-28 maart 1790 rangschikte ook de tollens op de wegen onder de feodale rechten die zonder vergoeding werden afgeschaft:

[Titre II, Art.] 13. Les droits de péage, de long et de travers, passage, halage, pontonnage, barrage, châtiment, grande et petite coutume, tonlieu, et tous autres droits de ce genre, ou qui en seraient représentatifs, de quelque nature qu'ils soient et sous quelque dénomination qu'ils puissent être perçus, par terre ou par eau, soit en matière, soit en argent, sont supprimés sans indemnité [...].<sup>2</sup>

In principe werd hierdoor het vrije verkeer ingesteld op de Franse wegen. Tegelijk werd evenwel ook een delicaat en fijnmazig weefsel van wegenonderhoud van de kaart geveegd.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Décret portant abolition du régime féodal (*Pasinomie*, 1789, p. 33).

<sup>2</sup> Décret relatif aux droits féodaux (*Pasinomie*, 1790, p. 117).

<sup>3</sup> Léopold Génicot, 'Etudes sur la construction des routes en Belgique', *Bulletin de l'Institut de recherches économiques et sociales*, xiii, 1947, nr. 5, p. 478.

De noodzaak om een nieuw wegenregime in het leven te roepen werd onderkend, en het volgende artikel droeg aan de departementsbesturen (enkele maanden daarvoor opgericht door het decreet van 22 december 1789) de zorg op voor het onderhoud van de wegen. Daarnaast werden de gemeentelijke octrooien alsnog behouden. Het principe van de vrije wegen werd enkele maanden later nogmaals uitdrukkelijk bevestigd in het decreet van 26 juli-15 augustus 1790 dat specifiek aan de wegen was gewijd:

Art. 1er. Le régime féodal et la justice seigneuriale étant abolis, nul ne pourra dorénavant, à l'un ou l'autre de ces deux titres, prétendre aucun droit de propriété ni de voirie sur les chemins publics, rues et places de villages, bourgs ou villes.<sup>4</sup>

Zo het al duidelijk mocht wezen dat de oude voorrechten op de openbare ruimte, en op de wegen in het bijzonder, hierdoor waren afgeschaft, dan werd tegelijk ook een leemte gecreëerd. Welk statuut had de openbare ruimte dan wel? Als de oude feodale voorrechten op de wegen waren afgeschaft, welke *droit de voirie* kwam hiervoor dan in de plaats? Een nieuw statuut voor de openbare ruimte drong zich op.

Het decreet van 22 november-1 december 1790 voerde de bepaling *domaine national* in, en bepaalde wat hieronder viel:

Art. 1er. Le domaine national proprement dit s'entend de toutes les propriétés foncières et de tous les droits réels ou mixtes qui appartiennent à la nation, soit qu'elle ait la possession et la jouissance actuelles, soit qu'elle ait seulement le droit d'y rentrer par voie de rachat, droit de reversion ou autrement.<sup>5</sup>

De openbare ruimte werd omschreven als een eigendom van de Natie. Dit werd uitdrukkelijk bevestigd in de inleidende bedenkingen die de wettekst voorafgingen:

Que le domaine public, dans son intégrité et avec ses divers accroissemens, appartient à la nation; que cette propriété est la plus parfaite qu'on puisse concevoir, puisqu'il n'existe aucune autorité supérieure qui puisse la modifier ou la restreindre; que la faculté d'aliéner, attribut essentiel du droit de propriété, réside également dans la nation.<sup>6</sup>

Onder eigendom diende verstaan te worden: het bezit en genot van goederen, en het recht om over deze goederen soeverein te beschikken, dat wilde zeggen om de eigendom ervan desgewenst ook af te staan. Het karakter van onvervreemdbaarheid werd hierdoor uitdrukkelijk ontzegd aan de openbare ruimte, en het nieuwe burgerlijke regime drukte zijn geloof uit in het privé-kapitaal:

[D]es possessions foncières, livrées à une administration générale, sont frappées d'une sorte de stérilité, tandis que, dans la main de propriétaires actifs et vigilans, elles se fertilisent, multiplient les subsistances, et animent la circulation, fournissent des alimens à l'industrie, et enrichissent l'Etat.

Historisch gesproken zouden deze bepalingen in Frankrijk de deur openzetten voor een *enclosure*: als de openbare ruimte tot eigendom van de natie werd geproclameerd, dan kon de wettelijke vertegenwoordiging van de natie deze ruimte ook verkopen aan particuliere eigenaars, bijvoorbeeld kapitaalkrachtige burgers uit Parijs, ook als dit de plaatselijke boerenbevolking niet zinde.

<sup>4</sup> Décret relatif aux droits de propriété et de voirie sur les chemins publics (*Pasinomie*, 1790, p. 260).

<sup>5</sup> Décret relatif aux domaines nationaux (*Pasinomie*, 1790, p. 30).

<sup>6</sup> Ibidem.



Wettelijk gesproken was hiermee echter nog niet duidelijk welke soorten goederen het nationale domein concreet omvatte. Eerst en vooral bleken dit de wegen te zijn:

[Art.] 2. Les chemins publics, les rues et places des villes, les fleuves et rivières navigables, les rivages, lais et relais de la mer, les ports, les havres, les rades, etc. et en général toutes les portions du territoire national qui ne sont pas susceptibles d'une propriété privée, sont considérés comme des dépendances du domaine public.

De koppeling tussen vrije wegen en eigendom werd een jaar later herhaald, in het decreet van 28 september-6 oktober 1791 (de voorloper van het Veldwetboek), en nogmaals bevestigd in artikel 11 van het decreet van 28 augustus-14 september 1792, waarin bepaald werd dat alle gronden die niet uitdrukkelijk tot de eigendommen van particulieren of lokale besturen behoorden “sont censées appartenir à la nation.”

Het concept van de openbare ruimte als publieke eigendom zou al snel een reeks problemen opleveren. Een eerste probleem rees uit het al te vage en in feite negatieve karakter van de termen waarin het publieke domein werd omschreven. De in de domaniale wet gestelde bepaling dat *de* wegen tot het publieke domein behoorden kwam in feite neer op een nationalisering van een gigantische omvang, en de staat zag zich geconfronteerd met de plicht om in te staan voor het onderhoud van tot zelfs de allerkleinste van de vele Franse wegen, wegeltjes, steegjes en paadjes. Het napoleontische bewind maakte met deze maatregel dan ook korte metten. De wet van 4 pluviôse van het jaar 12 van de republikeinse kalender (25 januari 1804) nam het bewuste artikel van de Domaniale wet over, maar voegde er een cruciale bepaling aan toe: in plaats van over *les chemins publics, les rues et places des villes* werd nu gesproken over *les chemins, routes et rues à la charge de la nation*.<sup>7</sup> De staat diende enkel in te staan voor het onderhoud van die wegen waarmee zij zichzelf belastte. Voor het overige mochten de lokale besturen opnieuw hun deel van de inspanningen leveren, evenals de particulieren die aan publieke dienstbaarheden gebonden waren.

Daarnaast was de bepaling dat alles wat geen privé-eigendom was dan maar eigendom van de wettelijk vertegenwoordigde natie was eenvoudigweg veel te ruim. Een aantal zaken konden niet als eigendom beschouwd worden, zonder in absurditeiten te vervallen. Dit waren de zaken die in het Romeinse recht als *res nullius* werden bestempeld. In de volgende decennia zouden de juridische doctrines in deze leemte voorzien. De gezaghebbende jurist Louis Wodon vatte het in 1870 als volgt samen. Er waren drie soorten goederen in de samenleving: de *choses communes* (zijnde de *res nullius*, van niemand), de *choses publiques* (van de staat) en de *choses privées* (van het individu).<sup>8</sup> Hij werd daarin gevolgd door de *Pandectes*:

Les choses communes sont hors du commerce par leur essence ou leur nature, parce qu'elles ne sont pas susceptibles de l'occupation permanente de l'homme d'une manière absolue: la mer, l'eau courante, l'air, la lumière échappent à toute appropriation ou détention permanente [...]. Elles sont susceptibles d'occupation temporaire; mais cette occupation est loin d'être absolue et

<sup>7</sup> Loi sur la distinction des biens, artikel 531 (*Bulletin des lois de la République Française*, 1804, p. 281-287). Deze wet was de dertiende in een reeks van 36 wetten die door de wet van 30 ventôse jaar 12 (21 maart 1804) werden gebundeld tot de eerste *Code civil*.

<sup>8</sup> Léon Wodon, *Traité des choses publiques en général et des droits qui en dérivent*, Brussel, 1870, p. 5.

de se conférer un droit de propriété, comme celui d'un bien ordinaire. Le domaine de la chose commune se confond, comme il cesse, avec la possession ou l'usage; il consiste en une simple jouissance passagère.<sup>9</sup>

Een derde probleem vloeide voort uit de ontoereikende omschrijving van de eigenaar van de publieke goederen. De domaniale wet gebruikte het concept *Nation*, en sprak van een *domaine nationale*. In de inleiding van de wet werd evenwel de beperktere omschrijving gehanteerd *la Nation, légalement représentée*, met andere woorden het parlement, of eventueel de regering of zelfs de staatsadministratie. Tegelijk hanteerde de wettekst ook de uitdrukking *domaine public*. Het napoleontische regime nam een aantal bepalingen van de Domaniale wet over in het Burgerlijk wetboek, maar verving in een latere versie de term *nation*. In de versie van 1808 luidde het nu (tussen haakjes de oude versie):

[Art.] 538. [531.] Les chemins, routes et rues à la charge de *l'Etat* [la nation], les fleuves et rivières navigables ou flottables, les rivages, lais et relais de la mer, les ports, les havres, les rades, et généralement toutes les portions du territoire *français* [national] qui ne sont pas susceptibles d'une propriété privée, sont considérés comme des dépendances du domaine public. 539. [532] Tous les biens vacans et sans maître, et ceux des personnes qui décèdent sans héritiers, ou dont les successions sont abandonnées, appartiennent *au domaine public* [à la nation].<sup>10</sup>

Concreet zou de uitoefening van de eigendomsrechten op de openbare ruimte dus toekomen aan de staat, in de praktijk de staatsadministratie geleid door de regering, omdat deze geacht werd hiertoe belast te zijn door het volk. De juristen erkenden nochtans dat de wetteksten in deze geen toonbeeld van duidelijkheid waren.<sup>11</sup>

Een vierde probleem bracht een veel fundamentele kwestie te berde. Wanneer de staat beheersdaden wilde stellen tegenover de openbare ruimte, kon dit volgens het principe van de openbare eigendom enkel op het territorium van het publieke domein. Een openbaar beleid werd wel bijzonder moeilijk op deze wijze. Een moeras droogleggen, bijvoorbeeld, een kanaal trekken of een nieuwe weg aanleggen, militaire troepenbewegingen of grensversterkingen, uitbreidingen van havens of steden, een algemeen politietoezicht: telkens dreigde de staat te stuiten op terreinen die niet haar eigendom waren. De inzet werd dan: controle, politionele bevoegdheden.

In de loop van de negentiende eeuw werd het criterium van de openbare eigendom steeds meer ervaren als te beperkt, en trad er een verschuiving op naar een beleid dat controle mogelijk maakte over de gehele samenleving. Deze evolutie verliep langs twee wegen. De eerste was een uitzondering op het eigendomsrecht die op directe wijze in de wet werd ingebouwd: de eigendom kon verplicht door derden, in casu de staat, worden opgeheven *pour cause d'utilité publique*. Vanuit deze bepaling ontwikkelde zich in de periode 1807-1835

<sup>9</sup> 'Domaine public' in *Pandectes belges*, vol. 31 (1889), col. 1090-1.

<sup>10</sup> *Code Napoléon*, 1808, p. 112. Mijn cursivering.

<sup>11</sup> Juristen maakten nog een verder onderscheid volgens de mate waarin de publieke goederen door de staat werden opengesteld voor publiek gebruik. Wanneer de toegang beperkt werd (zo waren bijvoorbeeld de burelen van staatsambtenaren niet steeds voor iedereen toegankelijk), dan sprak men van *staatspatrimonium*, ook wel omschreven als *domaine public privé de l'Etat*. Verder diende de term *staat* in de ruime zin opgevat te worden, omvatende het nationale zowel als het provinciale en gemeentelijke niveau; daarenboven kon de term *administratie* als synoniem voor de staat worden gebruikt. Zie ook 'Domaine' in Emile Brunet (ed.), *Répertoire pratique du droit belge*, vol. 4 (1950), p. 8-32.

de wetgeving op de onteigening. Ten tweede werd het concept van de *police de la voirie* ontwikkeld. Het is opvallend dat bij de ontwikkeling van dit erg ruime begrip het eigendomsprincipe op geen enkel moment nog ter sprake kwam. Stap voor stap zouden de *police de la voirie*, en de later eruit voortgekomen *police du roulage* en *police de la circulation*, uitwaaiëren over steeds meer bevoegdheidsterreinen, om uiteindelijk te culmineren in de Verkeerswet van 1899. De schier eindeloze opeenvolging van wegen- en verkeersbepalingen zou de staat een controle-instrument over de openbare ruimte in handen spelen waartegenover het eigendomsprincipe zou verbleken.

De voornaamste ontwikkelingen op het vlak van wegenwetgeving in de Franse periode vonden alle plaats in de loop van de jaren 1790, om tenslotte samen te vloeien in de eerste Wegenwet van 1811. Na de afschaffing van de feodale rechten in augustus 1789, wees de Departementswet van december van datzelfde jaar de bevoegdheid over de openbare werken – in de eerste plaats de wegenwerken – toe aan de departementsbesturen. Weliswaar legde de nationale overheid op dat de beoogde wegenwerken door haar goedgekeurd moesten worden.<sup>12</sup> Het decreet van maart 1790 dat de afschaffing van het Ancien régime concreet moest regelen, behield deze situatie: de wegentol, die tot dan voor de financiering van de wegen had ingestaan, werd afgeschaft, en de openbare werken aan de departementen toegewezen.<sup>13</sup> Uiteraard was deze situatie onhoudbaar: met welk geld moesten de departementen deze taak uitvoeren, en dan nog voor alle wegen, ook de lokale?

Het decreet van 28 september-6 oktober 1791 nam alvast een deel van deze verantwoordelijkheid weg van de departementen door de lokale wegen opnieuw naar de gemeenten door te schuiven.<sup>14</sup> Einde 1793 kwam dan een nieuwe regeling tot stand. Het decreet van 16-20 primaire jaar 2 (6-10 december 1793) bepaalde: “tous les grands chemins, ponts et levées seront faits et entretenus par le Trésor public: les chemins vicinaux continueront d’être aux frais des administrés.”<sup>15</sup> Daartoe werd aan de minister van Binnenlandse Zaken een som ter beschikking gesteld. Met het gebruikelijke optimisme werd in het zesde artikel eveneens gesteld dat alle werken om de wegen en bruggen te herstellen een goede drie maanden later dienden beëindigd te zijn. Deze wet bracht een verhouding tot stand die verschillende decennia zou standhouden, en waarvan de krachtlijn was: de grote wegen ten laste van de nationale overheid, en de kleine, lokale wegen ten laste van de gemeenten.<sup>16</sup>

<sup>12</sup> Décret relatif à la constitution des assemblées (*Pasinomie*, 1789, p. 77).

<sup>13</sup> Décret relatif aux droits féodaux (*Pasinomie*, 1790, p. 117). Na de annexatie van de oude Oostenrijkse Nederlanden en het Prinsbisdom Luik op 9 vendémiaire jaar 4 (1 oktober 1795), werden door de wet van 24 brumaire jaar 5 (14 november 1796) ook hier de oude rechten afgeschaft, inclusief de wegenrechten. Arrêté du Directoire exécutif, portant suppression des anciennes impositions (*Bulletin des Lois de la République française*, 1796, p. 11-12).

<sup>14</sup> Décret concernant les biens et usages ruraux et la police rurale (*Pasinomie*, 1791, p. 380).

<sup>15</sup> Décret qui ordonne la réparation des routes (*Pasinomie*, 1793, p. 598).

<sup>16</sup> Dit werd onder meer bevestigd in de decreten van 15 frimaire jaar 6 (5 december 1797) en 11 frimaire jaar 7 (1 december 1798) (*Pasinomie*, 1797, p. 128 en 1798, p. 78).

Daarmee was het financiële probleem nog niet opgelost. De Franse overheid stelde met grote regelmaat sommen ter beschikking voor wegenwerken, maar dat volstond lang niet.<sup>17</sup> Uiteindelijk capituleerde het Directoire, en kondigde op 24 fructidor jaar 5 (10 september 1797) aan dat er een zogenaamde onderhoudsbelasting zou geheven worden, in feite opnieuw een wegentol, maar deze keer ten bate van de overheid in plaats van de lokale overheden of concessiehouders.<sup>18</sup> In principe zou de belasting gelden voor alle voertuigen en dieren, behalve wanneer zij onderweg waren naar weide of akker, of de voertuigen van de wegenwerkers. Ze zou enkel op de grote wegen geheven worden. Er zouden barelen geplaatst worden, eerst in Parijs, en later uitwaaiend tot aan de landsgrenzen. De omvang van de belasting zou afhankelijk zijn van de afgelegde afstand, en de barelen zouden zo veel mogelijk verpacht worden of in concessie gegeven. De opbrengst ging naar de minister van Binnenlandse Zaken, en mocht enkel aangewend worden voor wegenwerken.<sup>19</sup> De wederinvoering van de wegentol liep echter niet van een leien dakje, en de overheid zag zich reeds in 1806 gedwongen om nog maar eens naar een ander middel te grijpen. De wet van 24 april 1806 schafte de onderhoudsbelasting af en verving haar door een zoutbelasting.<sup>20</sup> De financiële problemen zouden in het door oorlogen geplaagde Frankrijk echter niet verdwijnen.

Na enkele jaren stilte werd op 16 december 1811 dan de eerste Wegenwet goedgekeurd. Deze wet regelde klassering, indeling, bevoegdheid, financiering, onderhoud, bewaking, beplanting en toezicht voor de wegen van het keizerrijk.<sup>21</sup> De grote wegen werden ingedeeld in keizerlijke en departementale wegen. De keizerlijke wegen werden op hun beurt onderverdeeld in drie klassen. Enkel de eerste twee klassen vielen volledig ten laste van de nationale overheid; voor de keizerlijke wegen van derde klasse werden de lasten verdeeld over de schatkist en de departementen op wiens grondgebied de weg liep. De departementale wegen dienden gefinancierd te worden door alle lokale besturen gezamenlijk. De Wegenwet zocht en vond een evenwicht tussen centralisatie en decentralisatie: de verdeling van de wegenbevoegdheid over drie niveaus zou tot diep in de twintigste eeuw standhouden.

Na de val van Napoléon beslisten de geallieerde mogendheden vrijwel onmiddellijk om het ongelukkige Franse experiment met de zoutbelasting af te voeren. Het besluit van de *commissaires généraux en Belgique* van 19 maart 1814 voerde opnieuw de wegentol in, deze

<sup>17</sup> Zie de wetten van 22-30 mei 1792 (*Pasinomie*, 1792, p. 126-127), 16-17 september 1792 (*Pasinomie*, 1792, p. 415-416), 2 december 1792 (*Pasinomie*, 1792, p. 513), 5 april 1793 (*Pasinomie*, 1793, p. 143), 22-26 februari 1793 (*Pasinomie*, 1793, p. 72), 4-10 pluviôse jaar 2 (23-29 januari 1794) (*Pasinomie*, 1794, p. 13), 7 nivôse jaar 3 (27 december 1794) (*Pasinomie*, 1794, p. 357), 8 prairial jaar 3 (27 mei 1795) (*Pasinomie*, 1795, p. 514), 4 frimaire jaar 8 (25 november 1799) (*Pasinomie*, 1799, p. 9), 11 fructidor jaar 9 (29 augustus 1801) (*Pasinomie*, 1801, p. 5), 23 fructidor jaar 11 (10 september 1803) (*Pasinomie*, 1803, p. 237). Voor *les départemens de la ci-devant Belgique*: 22 prairial jaar 10 (11 juni 1802) (*Pasinomie*, 1802, p. 223-224).

<sup>18</sup> Loi qui ordonne la perception d'une taxe pour l'entretien des grandes routes (*Pasinomie*, 1797, p. 38).

<sup>19</sup> Loi relative aux fonds nécessaires (*Pasinomie*, 1797, p. 62-63), uitgevoerd door de wet van 3 nivôse jaar 6 (23 december 1797) (*Pasinomie*, 1797, p. 154-158) en het besluit van 1 floréal jaar 8 (21 april 1800) (*Pasinomie*, 1800, p. 187-189).

<sup>20</sup> Loi relative au budget de l'Etat pour l'an 14 et 1806 (*Pasinomie*, 1806, p. 331-338).

<sup>21</sup> Décret sur la construction, la réparation et l'entretien des routes (*Pasinomie*, 1811, p. 80-89).

maal onder de naam *droit de barrière*.<sup>22</sup> Na de oprichting van het Verenigd Koninkrijk werd deze belasting bevestigd.<sup>23</sup> Daarenboven luidde het in artikel 225 van de Grondwet van augustus 1815:

De opbrengst van weg- brug en sluisgelden is uitsluitend bestemd tot het onderhoud en de verbetering van die wegen, bruggen, vaarten en bevaarbare rivieren, waarop dezelve betaald worden [...].<sup>24</sup>

Uit financieel oogpunt was het opnieuw invoeren van de wegentol een gelukkige zet, die de toestand van de wegen tijdens de Hollandse periode zeer ten goede zou komen. In 1828 besloot het bewind echter om nog een stap verder te gaan, en de financiële onderbouw van de wegensector definitief te verzekeren. Het *Syndicat d'amortissement* was een autonome overheidsorganisatie, opgericht in 1822 en bestemd om de opbrengsten van de tolleren en publieke domeinen te beheren. Deze organisatie kreeg in 1828 de administratie over de wegen van eerste en tweede klasse, en in 1829 het beheer en de bewaking van alle wegen toegewezen.<sup>25</sup> Financieel was deze regeling niet zo onzinnig, maar technisch gesproken eerder rampzalig. Ze werd in 1830 reeds opnieuw afgeschaft in België, en in 1840 in Nederland.<sup>26</sup>

Door de betere financiële situatie was ook de vraag naar de bevoegdheidsverdeling over het wegnennet minder dringend geworden. In eerste instantie werd de Wegenwet van 1811 eenvoudigweg behouden. Op 25 juli 1816 verscheen een wegenklassement voor de grote wegen in het nieuw gevormde koninkrijk. Het tweede artikel liet aan duidelijkheid niets te wensen over: “Door dit besluit wordt geene de minste verandering toegebracht aan de administratie of de beheering der onderscheiden gedeelten, welke de opgemelde groote wegen uitmaken, noch aan de daartoe betrekkelijke questien van eigendom.”<sup>27</sup> Er werden twee reeksen grote wegen onderscheiden: zeven wegen die van noord naar zuid liepen, en negen die van oost naar west gingen.

Dit wegnennetwerk is ook nu nog herkenbaar: het is duidelijk dat aan het begin van de Hollandse periode het netwerk van de grote verbindingen wel zo goed als voltooid was. Het nieuwe bewind zou zich voornamelijk bekommeren om de secundaire wegen, die de kleinere provinciale centra verbonden met elkaar of met het hoofdwegennet.<sup>28</sup> Gegeven dit laatste feit wordt het begrijpelijk dat het bewind vanaf 1819 besliste de provincies een ruimere rol toe te kennen binnen de bevoegdheidsverdeling over de wegen dan in de Wegenwet het

<sup>22</sup> Arrêté des commissaires généraux en Belgique portant rétablissement du droit des barrières (*Journal officiel*, 1814, p. 109-115).

<sup>23</sup> *Journal officiel*, 1815, p. 130-138. Zie ook het besluit van 13 februari 1816 (*Bijvoegsel bij het Staatsblad*, 1816, p. 12-20).

<sup>24</sup> Grondwet van het Koninkrijk der Nederlanden (*Journal officiel*, 1815, p. 78).

<sup>25</sup> Respectievelijk besluiten van 12 augustus 1828 en 29 januari 1829, P[aul] Christophe, 'L'histoire des routes belges', in *Annales des travaux publics de Belgique*, 1935, p. 193.

<sup>26</sup> Besluiten van het Voorlopig Bewind van 28 oktober en 16 november 1830 (*Pasinomie*, 1830, p. 53-54 en p. 83).

<sup>27</sup> Besluit, bepallende de verdeeling en benaming der groote wegen van het Rijk (*Bijvoegsel bij het Staatsblad*, 1816, p. 395-401). Voor alle duidelijkheid werd enkele maanden later in het besluit van 11 december 1816 (*Bijvoegsel bij het Staatsblad*, 1817, p. 987) nog eens uitdrukkelijk gesteld dat de Wegenwet van 1811 volledig in voege bleef.

<sup>28</sup> Génicot, 'Etudes sur la construction des routes en Belgique', p. 502-503.

geval was geweest.<sup>29</sup> De besluiten van 17 december 1819, en 9 april en 10 mei 1820 gaven aan de gemeenten en provincies, weliswaar onder controle van de centrale staat, een ruim aandeel in het beheer van de openbare werken en de wegen, bijgestaan door de ingenieurs van de staat.<sup>30</sup> Het zou een experiment van korte duur blijken te zijn: reeds in 1821 werd het herroepen. Het besluit van 13 maart 1821 verdeelde de grote wegen in twee klassen, en bepaalde dat de eerste klasse onder beheer van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Waterstaat kwam, terwijl de wegen van tweede klasse onder de provincies vielen.<sup>31</sup> In grote lijnen weerspiegelde dit de zorgvuldige bevoegdheidsverdeling die reeds in 1811 door de Wegennet was uitgewerkt.

Onder het jonge Belgische regime werd de wetgeving, die tot nog toe hoofdzakelijk op de grote wegen was gericht, uitgebreid tot de buurtwegen. Op het vlak van de financiering koos het jonge Belgische regime voor het behoud van de bestaande toestand. Weliswaar probeerde de regering een systeem van wegenconcessies op poten te zetten, zodat ook de lagere overheden en particulieren de tolbarelen zouden uitbaten. De concessies voor landwegen zijn echter nooit groot in aantal geworden, in tegenstelling tot de latere spoorwegconcessies. Op 6 maart 1831 vaardigde het Congres drie decreten uit waardoor de politiek van tolbarelen voortgezet werd.<sup>32</sup> Hoewel de wegentol als een vergoeding voor het weggebruik gezien werd, en niet als een belasting, diende de wet aanvankelijk toch elk jaar verlengd te worden.<sup>33</sup> Eveneens in de vroege jaren 1830 werden de concessies wettelijk geregeld. De wet van 19 juli 1832 bepaalde dat de regering tollен mocht verpachten, voor een termijn van niet langer dan negentig jaar, en de hoogte van de tol moest op voorhand vastgelegd worden.<sup>34</sup> Het belette niet dat ook daarnaast nog de staat in de loop van de jaren 1830 aanzienlijke sommen bleef uittrekken voor wegeaanleg en onderhoud.<sup>35</sup> Er was met andere woorden een duidelijke wil aanwezig om de wegennetten te versterken. Daarbij bleef het eigendomsprincipe onaangeroerd: de staat verkocht toegangstickets tot sommige wegen, en verpachtte andere, alsof het de uitbating van een dienstenonderneming betrof. Hoe het te rijmen viel dat het publiek moest betalen voor het gebruik van iets waarvan het volgens de principes van de Domaniale wet de eigenaar was, was een vraag die niet werd opgeworpen.

Nadat het grote wegennet min of meer voltooid was, en nadat vervolgens onder het Hol-

<sup>29</sup> De Wegenwet sprak van departementen in plaats van provincies. De overgang tussen departementen en provincies werd geregeld in de eerste twee artikels van de Grondwet van 24 augustus 1815 (*Journal officiel*, 1815, p. 2-4).

<sup>30</sup> *Pasinomie*, 1819, p. 415-424 en 1820, p. 483-484 en 504-505.

<sup>31</sup> *Pasinomie*, 1821, p. 49-51. Zie ook de uitvoeringsbesluiten van dezelfde datum. *Pasinomie*, 1821, p. 51-53.

<sup>32</sup> Décret sur le maintien de la taxe des barrières (*Pasinomie*, 1831, p. 246-250), verlengd in 1832 (*Pasinomie*, 1832, p. 277), en vervangen door de wet van 18 maart 1833 (*Pasinomie*, 1833, p. 54-57 en 86-87).

<sup>33</sup> Vier maal verlengd in 1834-1837 (*Pasinomie*, 1834, p. 65-66, 1835, p. 48-49, 1836, p. 39 en 1837, p. 24) en vervangen door de wet van 10 maart 1838 (*Pasinomie*, 1838, p. 20-25).

<sup>34</sup> Loi concernant les concessions de péages (*Pasinomie*, 1832, p. 403-404), en het bijhorende uitvoeringsbesluit (*Pasinomie*, 1832, p. 407-408), zeventien keer verlengd en uiteindelijk vervangen door de wet van 10 mei 1862 (*Pasinomie*, 1862, p. 194-195).

<sup>35</sup> Zie onder meer de bijzondere wegenkredieten van 2 mei 1836 (zes miljoen frank) (*Pasinomie*, 1836, p. 128), 1 juni 1838 (twee miljoen) (*Pasinomie*, 1838, p. 118) en 28 december 1839 (twaalf miljoen) (*Pasinomie*, 1839, p. 321).

landse bewind de uitbreiding naar een secundair netwerk van provinciale wegen was aangevangen, lag het voor de hand dat het Belgische regime een volgende stap zou zetten. Het grote en zo goed als onoverzichtelijke netwerk van kleine, plaatselijke verbindingen, de zogenaamde buurtwegen of *kleine wegenis*, diende betrokken te worden bij het algemene wegenbeleid. Daartoe was eerst en vooral een uitbreiding van de wegenwetgeving nodig. Begin 1838 legde de minister van Binnenlandse zaken dan ook een ontwerp neer voor een Buurtwegenwet. Er werden geen doekjes gewonden om de motivatie. Het principe luidde:

[Q]ue les chemins vicinaux doivent former un ensemble de moyens de communication qui serve de complément aux routes provinciales, dont elles seraient en quelque sorte une branche secondaire [...].<sup>36</sup>

Maar de wereld van de buurtwegen liet zich moeilijk vatten. De problemen waren legio: het aantal buurtwegen was bijzonder groot, hun aard erg verscheiden, en de vele paadjes en wegeltjes die hieronder vielen waren ook niet altijd even stabiel. Trajecten door een bos of een weide konden even snel opnieuw verdwijnen als ze er gekomen waren. Dit was een probleem van praktische aard: welke waren de buurtwegen, en hoe konden ze in kaart gebracht worden? Daarenboven stelde zich een fundamenteeler probleem. Het eigendomsprincipe bracht immers een onprettige keerzijde mee: als een weg tot gemeenteweg werd benoemd, impliceerde dit volgens de logica van het eigendomsprincipe dat de gemeente als eigenaar werd beschouwd van de weg in kwestie. Derhalve zouden zij ook voor het onderhoud ervan moeten instaan. Het bestaande regime was in feite ouder dan het eigendomsprincipe:

Avant 1841 les mots chemins vicinaux, chemins communaux, chemins publics étaient considérés comme synonymes et les chemins ruraux se divisaient en deux catégories: *les chemins vicinaux* et les *sentiers* ou *servitudes* parce qu'à cette époque, leur sol était ordinairement la propriété des riverains et que leur entretien incombait soit à ces derniers, soit aux usagers.<sup>37</sup>

De intentie van de regering om greep te krijgen op de buurtwegen dreigde aldus de gemeenten op te zadelen met een financiële verantwoordelijkheid van schrikwekkende omvang. Nochtans leek het ontwerp op de Buurtwegenwet veeleer gericht op het behoud van de bestaande toestand.<sup>38</sup> In het eerste hoofdstuk probeerde de regering het praktische probleem op te lossen van de verscheidenheid van de buurtwegen. Het eerste artikel stelde dat een weg een gemeenteweg was indien er een wettelijk document bestond waardoor de noodzaak ervan voor de bevolking werd aangetoond. In de volgende artikels werd evenwel bepaald dat het aan de gemeenten was om een *atlas der buurtwegen* op te stellen: een inventaris waarin de wegen van een gemeente werden opgesomd, met vermelding van het statuut (gemeenteweg of publieke dienstbaarheid).<sup>39</sup> Op deze wijze hoopte de regering usurpaties ongedaan te maken. Het tweede hoofdstuk volgde dezelfde logica. Eerst werd gesteld dat de gemeenten instonden voor de kosten van onderhoud. In de volgende artikels werd echter de

<sup>36</sup> Documents parlementaires Chambre, 14/5/1838, nr. 285, p. 1-2.

<sup>37</sup> Léon Delaunoy, *Voirie vicinale et voirie urbaine*, Brussel, 1895, p. 5. Cursivering in origineel.

<sup>38</sup> Documents parlementaires Chambre, 9/2/1838, nr. 107, p. 4 en 14/5/1838, nr. 285, p. 5-7.

<sup>39</sup> Het was niet de eerste keer dat een dergelijk overzicht werd nagestreefd. Zie ook de Loi relative aux plantations des grandes routes et des chemins vicinaux (*Pasinomie*, 1805, p. 144).

mogelijkheid opengelaten dat de gemeenten een beroep zouden doen op reeds bestaande dienstbaarheden. Uit de bespreking bleek dat vooral in Vlaanderen de traditie algemeen was dat de buurtwegen onderhouden werden door de aanpalende eigenaars<sup>40</sup>. Daarnaast konden de gemeenten aan de bewoners een inspanning vragen, hetzij geldelijk, hetzij door middel van corvees. Tot dusver leek de regering in het geheel niet van plan de bestaande toestand te wijzigen. Het derde hoofdstuk was evenwel veelzeggend, vooral de wijze waarop het eerste artikel ervan geformuleerd werd:

Art. 27. Les conseils communaux sont tenus de délibérer, à la réquisition de la députation de conseil provincial, sur l'ouverture, le redressement, l'élargissement et la suppression des chemins vicinaux.

En cas de refus de délibérer ou de prendre les mesures nécessaires, la députation peut, sous l'approbation du roi, ordonner d'office les travaux et acquisitions, et pourvoir à la dépense.<sup>41</sup>

Zoals de regering toezicht uitoefende op de provinciale wegen, zo zouden de provincies het beheer van de gemeentewegen kunnen controleren. Dit betrof niet langer de toepassing van het eigendomsprincipe op de buurtwegen, wel het installeren van een controle. Dat laatste gold nog sterker voor wegen die over het grondgebied van meerdere gemeenten liepen, deze konden door het provinciebestuur uitgeroepen worden tot *chemin vicinal de grande communication*. In dat geval oefenden de provincies volledige controle uit. Indien de *chemin de grande communication* een provinciegrens passeerde, ging de controle over naar de regering.<sup>42</sup>

De Buurtwegenwet liet de regering toe de kleinere wegen in te schakelen in het grotere netwerk van de hoofdwegen. De kool en de geit werden gespaard: de status quo inzake statuut en financiering van de buurtwegen bleef behouden, maar de hogere overheden bedeedden zichzelf gul met wettelijke instrumenten om de voornaamste gedeelten van het buurtwegennet te controleren. Opmerkelijk was dat de regering bij dit laatste niet aarzelde om het eigendomsprincipe links te laten liggen. Voor het eerst primeerde de controle op de eigendom.

Het ontwerp van de Buurtwegenwet dat in februari 1838 werd neergelegd voorzag dat de gemeenten plannen van aanleg moesten laten opstellen.<sup>43</sup> Deze maatregel was beperkt tot de buurtwegen, maar deze besloegen het grootste deel van het wegennet op het gebied van een gemeente. Anderzijds vielen alle buurtwegen onder deze verplichting, dat wil zeggen niet enkel de openbare buurtwegen in eigendom van de gemeente, maar tevens de wegen op privé-terrein die wegens een dienstbaarheid voor het publiek toegankelijk waren. Ook in dit opzicht negeerde de Buurtwegenwet het eigendomsprincipe. De plannen van aanleg waren duidelijk voor meer bedoeld dan enkel de bescherming van de wegen: ze moesten dienen als instrumenten om de gehele openbare ruimte te kunnen controleren. De nadruk op de plan-

<sup>40</sup> Documents parlementaires Chambre, 14/5/1838, nr. 285, p. 13.

<sup>41</sup> Loi sur les chemins vicinaux (Pasinomie, 1841, p. 192).

<sup>42</sup> Idem, p. 189-190.

<sup>43</sup> Documents parlementaires Chambre, 9/2/1838, nr. 107, 9 p. en 14/5/1838, nr. 285, 33 p.



nen van aanleg was logisch: men kon niet controleren wat men niet kende, derhalve moest de openbare ruimte eerst en vooral in kaart gebracht worden. Toch was de tijd niet rijp voor een dergelijke aanpak: de overheid beschikte in deze periode niet over de administratieve en technische instrumenten om een planmatige aanpak te laten functioneren.

De *Loi sur la police de la voirie* of Stadswegenwet van 1844 sloeg als eerste een andere richting in. De Stadswegenwet koppelde de wegenwetgeving los van het eigendomsprincipe, en breidde de onteigening dermate uit dat zij in de toekomst zou kunnen gebruikt worden als instrument tot stadsvernieuwing. De ontstaansgeschiedenis van de wet was kronkelig, en de naam van de wet herinnerde aan de oorspronkelijke intentie van de regering. Het was de bedoeling om de fel versnipperde wegen- en verkeerswetgeving te bundelen in één enkele wet. Daartoe was reeds een commissie aan het werk gezet, en was aan de lokale overheden om advies en suggesties gevraagd. Tegelijk had de minister reeds een kleiner wetsontwerp neergelegd, bedoeld om een interpretatieprobleem van de Buurtwegenwet voor de rechtbanken op te klaren.<sup>44</sup> Groot was de verbazing toen de gemeenten massaal reageerden, en een voor die dagen nieuwe problematiek aankaartten. Bij wijze van voorbeeld het Brugse geval:

Dans un rapport de l'administration communale de Bruges [...], il est parlé « de cette foule de constructions chétives et malsaines que l'on élève dans tous les quartiers de la ville ». Cette administration appelle plus particulièrement l'attention sur ces agglomérations de maisonnettes basses et humides que l'on construit, sans aucune autorisation quelconque, au milieu de certaines propriétés. La plupart de ces habitations, connues ici sous le nom de *forts*, sont bâties dans des jardins au milieu desquels l'on n'a ménagé qu'une ruelle sale et étroite, et où la circulation de l'air est rendue impossible.<sup>45</sup>

Deze nieuwe woningen, die werden opgetrokken *par spéculation* en *dans le but de les louer à la classe ouvrière*, waren een doorn in het oog van de overheid. De beluiken hadden hun rooilijn aan een weg die kunstmatig was aangelegd op een privé-terrein, en onttrokken zich aan de wegenreglementering en de eraan gekoppelde bouwvoorschriften. Daarenboven waren de eigenaars zo listig om aan de ingang van het citéetje een poort te bouwen, die 's avonds werd gesloten: op die wijze kon de weg niet beschouwd worden als onderhevig aan een publieke dienstbaarheid, en dus evenmin onderworpen worden aan de verkeersreglementering. De regering reageerde op deze signalen, en voegde een artikel toe aan het hogervermelde ontwerp:

Art. 1er. Les rues, ruelles, passages et impasses établis à travers les propriétés particulières, et aboutissant à la voie publique, dans les villes ou dans les portions agglomérées de communes rurales de deux mille habitants et au-dessus, sont considérés comme faisant partie de la voirie urbaine.<sup>46</sup>

<sup>44</sup> De Buurtwegenwet had in zijn artikel 33 de vrederechter toegelaten inbreuken op de rooilijn teniet te doen (de bouwwerken te laten slopen dus). Deze in essentie burgerlijke procedure, zo was bepaald, kon plaatsvinden zonder dat de gemeente zich burgerlijke partij stelde. Dat laatste was immers een trage procedure, en kwam voor vele kleine gemeenten neer op te veel, te dure en te complexe processen. Daarnaast was het risico reëel dat lokale politici invloedrijke overtreders zouden beschermen. Deze procedurevereenvoudiging gold echter enkel voor de buurtwegen, en de regering wenste dit uit te breiden naar de (private) stadswegen en de grote wegen. *Documents parlementaires Chambre*, 25/11/1841, nr. 21, en artikels 10-14 in de uiteindelijke wettekst (*Pasinomie*, 1841, p. 27-31).

<sup>45</sup> *Documents parlementaires Chambre*, 19/5/1842, nr. 356, p. 20. Cursivering in origineel.

<sup>46</sup> *Loi sur la police de la voirie* (*Pasinomie*, 1844, p. 21-22).

Met dit artikel werd een nieuwe wegcategorie geschapen. Met *voirie urbaine* of stadswegen werd een geheel andere categorie bedoeld dan de grote wegen of buurtwegen. In tegenstelling tot deze laatste werden stadswegen niet bepaald door de instanties die er eigenaar van waren, maar door hun ligging in de openbare ruimte. Stadswegen waren al deze wegen die in de bewoonde centra lagen, althans de gemeentelijke en de private wegen, niet de rijkswegen: de staat wenste wel de publieke controle uit te breiden over privaat terrein, maar niet daarbij haar eigen wegen te moeten overleveren aan de lokale overheden.<sup>47</sup> Wat de beluiken betrof, de eigenaars werden door de wet verplicht om toestemming aan de gemeente te vragen om een weg over hun privé-terrein aan te leggen.<sup>48</sup> Daarmee werd de deur opengezet voor een controle zonder eigendom. Daarnaast voerde de Stadswegenwet nog een belangrijk principe in:

Art. 4. Dans les villes et dans les parties agglomérées des communes rurales mentionnées à l'art. 1er, aucune construction ou reconstruction, ni aucun changement aux bâtiments existants, à l'exception des travaux de conservation et d'entretien, sur des terrains destinés à reculement en conformité des plans d'alignement dûment approuvés, ne peuvent être faits avant d'avoir obtenu l'autorisation de l'administration communale.<sup>49</sup>

Deze bepaling kwam in zekere zin voort uit praktische noodzaak. Tussen het ogenblik dat de gemeenteraad het plan van aanleg opstelde, en het ogenblik dat het gemeentebestuur de aanpassing van de rooilijn effectief beval (dus de procedure tot onteigening in gang zette voor de gebouwen die niet aansloten op de rooilijn), kon heel wat tijd liggen, meestal afhankelijk van de financiële situatie van de gemeente. Een eigenaar die uitbreidingswerken aan zijn woning uitvoerde gedurende deze periode kon zo de onteigeningsvergoeding opvoeren. Maar de regeling had uiteraard ook een keerzijde: deze *terrains destinés à reculement* konden door het gemeentebestuur aangewend worden om elke ongewenste bouwkundige activiteit in het betrokken gebied voor jaren uit te stellen. Belangrijker was echter het oneigenlijke gebruik van het begrip onteigening: met het oog op de vrijwaring van een nog op te starten procedure van onteigening, werden essentiële beperkingen opgelegd aan het gebruik van de eigendom. Met andere woorden, het principe kwam in voege dat het mogelijk was, met de onteigeningswetgeving in de hand, om bepalende voorwaarden op te leggen aan het gebruik van private bouwgronden, buiten en los van de onteigeningsprocedure.<sup>50</sup>

De Stadswegenwet van 1844 was de laatste grote wegenwet vóór de Verkeerswet van 1899. In de tussenliggende periode was de voornaamste wijziging aan het wegenregime dat in de loop van de jaren 1860 de wegentol werd afgeschaft, en de wegen werden vrij verklaard. De afschaffing van de wegentol was eigenlijk een uitloper van de afschaffing van de

<sup>47</sup> E. Neefs, *Wegen en onteigeningen*, Antwerpen, 1951.

<sup>48</sup> Althans in steden of gemeenten met meer dan tweeduizend inwoners. Door de wet van 14 augustus 1897 (*Pasinomie*, 1897, p. 329) werd deze beperking afgeschaft; niet omdat er beluiken opdoken in de kleinste boerengedachten, maar omdat de *faubourgs* rond Brussel en de kustgemeenten uit hun voegen aan het barsten waren.

<sup>49</sup> Loi sur la police de la voirie (*Pasinomie*, 1844, p. 23-24).

<sup>50</sup> Wat niet belette dat de eerstvolgende wet die ingreep op de openbare ruimte, volstrekt niets te maken had met wegen- of onteigeningswetgevingen. Ik vermeld hier de te weinig gekende wet van 25 maart 1847, de Belgische versie van de Engelse *enclosure*-wet: Loi sur le défrichement des terrains incultes (*Pasinomie*, 1847, p. 153-161).

stedelijke octrooien, door de wet van 18 juli 1860.<sup>51</sup> De octrooien waren oude stedelijke douanerechten: voor bepaalde goederen die de stad werden binnengedragen dienden belastingen betaald te worden. Uiteraard had dit ook een weerslag voor reizigers langs de wegen:

Il faut se soumettre à six visites pour aller, par les routes ordinaires, de Bruxelles à Liège; il faut faire six déclarations, se soumettre à six formalités et payer six fois pour transporter une bouteille de liqueur de l'une à l'autre ville.<sup>52</sup>

Naast de ideologische keuze voor een vrijhandelsregime, en de sociale bekommernis om geen basisvoedsel te laten belasten, was ook de waarde die aan open wegen werd gehecht een factor in de afschaffing van de octrooien. Enkele maanden later werd de wens geuit om verder te gaan: de provincies Antwerpen, Brabant, Henegouwen en Namen vroegen dat nu ook de wegentollen zouden afgeschaft worden.<sup>53</sup> De regering ging daar in eerste instantie niet op in. Enkele jaren later, na de troonsbestijging van Léopold II in 1865, legde Frère-Orban dan toch een wetsontwerp neer. De wet van 15 november 1866 gaf de regering de toestemming de wegentollen op de rijkswegen af te schaffen.<sup>54</sup> Het koninklijk besluit van 6 december daaropvolgend deed dit ook voor alle rijkswegen, enkele uitzonderingen niet te na gesproken.<sup>55</sup> Over de wegentollen op de andere categorieën van wegen had de regering geen bevoegdheid. Toch zou ook hier het voorbeeld van de rijkswegen gevolgd worden, al duurde het zijn tijd wel. De provincies volgden het eerst voor de tolleren op de provinciale wegen: tegen 1873 waren ze in alle provincies afgeschaft.<sup>56</sup> Op de gemeentelijke, en uiteraard ook op de concessiewegen, zouden nog jarenlang wegentollen blijven bestaan. Nog in 1898 werd in de Kamer uitgeroepen: “Il y a encore tant de barrières communales dans le pays!”

## 1.2 Landwegen: « Police du roulage »

---

Om de conflicten en onderscheiden in de wegen- en verkeerswetgeving te kunnen begrijpen, is het nuttig om rekening te houden met de feitelijke historische toestand van wegen en verkeer op het einde van de achttiende en in de loop van de negentiende eeuw. Er bestond een feitelijk onderscheid tussen straten en de rest van het wegennet. Een straat was net als een weg een traject dat twee of meer punten met elkaar verbond, maar tegelijk veel meer dan dat. Een straat was ook een plaats waar geleefd werd: waar bewoners elkaar ontmoetten om een praatje te slaan, waar handelaren hun waren uitstalden en ambachtslui hun gereed-

<sup>51</sup> Loi portant abolition des octrois communaux (*Pasinomie*, 1860, p. 237-242). Zie omtrent deze wet Theo Luyckx en Marc Platel, *Politieke geschiedenis van België*, Antwerpen, 1985, p. 129.

<sup>52</sup> *Documents parlementaires Chambre*, 10/3/1860, nr. 84, p. 4.

<sup>53</sup> Paul Christophe, ‘Histoire des routes belges’, 1935, p. 209.

<sup>54</sup> *Moniteur belge*, 9/12/1866, p. 6629.

<sup>55</sup> Ibidem. De barelen die voorlopig nog werden opengehouden lagen merkwaardig genoeg alle in de buurt van Luik. De meeste ervan werden gesloten door de wet van 29 mei 1875 (*Pasinomie*, 1875, p. 101).

<sup>56</sup> Paul Christophe, ‘Histoire des routes belges’, 1935, p. 210. Toch konden ook later nog tolbarelen op een provinciale weg voorkomen, bijvoorbeeld wanneer een provincie een concessieweg afkocht. Zie de koninklijke besluiten van 15 november 1878 (*Pasinomie*, 1878, p. 320-321) en 21 oktober 1880 (*Pasinomie*, 1880, p. 338).

schappen, waar krantenjongens, schoenpoetsers en dames van lichte zeden hun beroep uitoefenden, waar de inwoners samenkwamen om meetings te houden, charivari's te laten uittrekken of kermis te vieren. Achter het begrip straat schuilde met andere woorden een sociale leefomgeving, terwijl de wegen buiten de dorpskommen en stadscentra veeleer het karakter hadden van technische verbindingstrajecten.

De problemen waar beide categorieën wegen mee te maken kregen waren van geheel verschillende aard. Straatwegen hadden voornamelijk nood aan een verkeersreglementering, de andere wegen veeleer aan een wegenreglementering. Binnen de centra waren de straten dicht bebouwd en er liep veel volk rond. Het was weinig waarschijnlijk dat een usurpatie van de openbare weg door er gebouwen op te trekken onopgemerkt zou voorbijgaan. De bescherming van de rooilijn was derhalve een weinig prangende materie. Op de landwegen lag dit geheel anders: wie zou het opvallen op de verlaten, uitgestrekte wegen indien een aanpalende bewoner een stuk van de wegverharding gebruikte als fundering voor een stal, of indien een boer bij het ploegen van zijn akker een half metertje afsnoept van de aangrenzende (onverharde) weg?

Heel anders lag het met de verkeersreglementering. Dat was nauwelijks een probleem op de uitgestrekte landwegen: voertuigen die elkaar daar ontmoetten gingen wel even opzij, en wanneer een ondernemer tijdelijk een houtstapel gedeponneerd had op de weg dan gingen de voorbijgangers wel even van de weg af. Uiteraard was dat in de smalle straten van de centra een andere kwestie. De regelgeving rond belemmering van de doorgang, of rond roekeloos rijgedrag was dan ook in eerste plaats een bevoegdheid van de lokale besturen.

Kortom, de wegen- en verkeersreglementering omvatte in feite twee verschillende wetgevingen, waartussen het onderscheid alles behalve duidelijk was. Er was enerzijds de regelgeving rond de grote wegenis. Deze wetgeving viel onder de bevoegdheid van de centrale overheid, bijgestaan door de departementsbesturen, respectievelijk de provinciebesturen. In deze grote wetten werden de uitdrukkingen *police de la voirie* en *police du roulage* (vanaf 1806) letterlijk vermeld. De kwesties van de bescherming van de wegbreedte, van de beplantingen langs de weg, en van het wegoppervlak stonden hierin op het voorplan. Enkel voor de laatste materie werd de term *police du roulage* gehanteerd. Hoewel het voornamelijk een wegenreglementering betrof, was het toch hier dat de eerste concrete verkeersregels werden uitgevaardigd, namelijk technische voorschriften voor de voertuigen en de verplichting om een plaat te dragen. Anderzijds was het duidelijk dat voor de straatwegen (dus buiten de grote wegenis, al was het onderscheid tussen beide niet steeds duidelijk) een ander regime gold. Reeds zeer vroeg hadden de gemeentebesturen in erg algemene termen politionele bevoegdheden gekregen, voor het beschermen van de wegen en de veiligheid erop, en het vrijwaren van de doorgang. Het betrof voornamelijk een verkeersreglementering, maar er waren eveneens bevoegdheden rond rooilijnen en wegenonderhoud in opgenomen. Of deze bevoegdhe-

den tot de *police de la voirie* en de *police du roulage* dienden gerekend te worden, en in hoeverre zij zich uitstrekten tot de landwegen buiten het centrum maar nog op het grondgebied van de gemeente, was een voortdurende bron van bevoegdheidsconflicten.

Vóór de Verkeerswet van 1899 en los van de wegenwetgeving bestonden er ook een aantal regels en voorschriften die de uitrusting en de gedragingen van weggebruikers probeerden te regelen. Deze regels waren verspreid over een groot aantal wetten en besluiten, en over een aantal overheden van verschillende niveaus. Globaal genomen had men aan de ene kant de lokale overheden die verantwoordelijk waren voor de orde en de veiligheid op de wegen, en aan de andere kant de hogere overheden die de wegen, hun rooilijnen en hun bekleding trachtten te beschermen, vooral van de grote wegenis. Vervolging en bestraffing van overtredders kwam toe aan de rechtbanken, maar de grens tussen gerechtelijke en administratieve machten was flou.

Lang voor de term *police du roulage* opdook bestond er reeds een eenvoudige vorm van verkeersreglementering die naar ieders tevredenheid functioneerde. Het ging om een aantal ruim omschreven principes van politionele bevoegdheid op lokaal vlak die de burgemeesters moesten toelaten de orde te handhaven in de straten. Deze regels kwamen voort uit een wetgeving uit de tijd van de Franse Revolutie, en zelfs veel ouder dan dat. De Gemeentewet van 14 december 1789 vermeldde:

Art. 50. Les fonctions propres au pouvoir municipal, sous la surveillance et l'inspection des assemblées administratives, sont: [...] de faire jouir les habitants des avantages d'une bonne police, notamment de la propreté, de la salubrité, de la sûreté et de la tranquillité dans les rues, lieux et édifices publics.<sup>57</sup>

Deze bepalingen waren erg algemeen: er werd niet uitgemaakt wat onder *rues* begrepen werd (enkel in het centrum of ook daarbuiten, en ook de grote wegenis?), wie de wetten en reglementen zou uitvaardigen die de orde zouden bewaren, en op welke gerechtelijk niveau zij zouden behandeld worden.<sup>58</sup>

In het begin van de jaren 1790 kwamen twee wetten tot stand die deze verkeersbevoegdheid concreter zouden uitwerken. De wet op de juridische instellingen van 16-24 augustus 1790 kende aan de gemeenteadministraties de macht toe om politiecontrole uit te oefenen op de naleving van de wetten en reglementen rond *la sûreté et la commodité du passage*:

[Titre XI] Art. 1er. Les corps municipaux veilleront et tiendront la main, dans l'étendue de chaque municipalité, à l'exécution des lois et des réglemens de police, et connaîtront du contentieux auquel cette exécution pourra donner lieu. [...] 3. Les objets de police confiés à la vigilance et à l'autorité des corps municipaux sont: 1° Tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, places et voies publiques; ce qui comprend le nettoyage, l'illumination, l'enlèvement des encombrans, la démolition ou la réparation des bâtimens menaçant ruine, l'interdiction de rien exposer aux fenêtres ou autres parties des bâtimens qui puisse nuire

<sup>57</sup> Décret relatif à la constitution des municipalités (*Pasinomie*, 1789, p. 66).

<sup>58</sup> De Gemeentewet van 1789 was een erg algemene wet, in generieke termen opgesteld. In tegenstelling tot wat kon verwacht worden, schafte de Belgische Gemeentewet van 1836 deze niet af. De Belgische wet was veel concreter van aard, en kon in zekere zin beschouwd worden als een uitvoeringswet. De bepalingen van 1789 die niet strijdig waren met latere wetgevingen, zoals het geciteerde artikel, bleven onverminderd van kracht.

par sa chute; et celle de rien jeter qui puisse blesser ou endommager les passans, ou causer des exhalaisons nuisibles.<sup>59</sup>

De tekst stelde duidelijk dat de verkeersbevoegdheden van de burgemeesters golden *dans l'étendue de chaque municipalité*, met andere woorden voor alle wegen, straatwegen zowel als landwegen, en inbegrepen de grote wegenis.

Daarnaast gaf de wet ook gerechtelijke bevoegdheden aan de gemeenteadministraties (*connaîtront du contentieux*). De burgemeester zou voortaan als verkeersrechter fungeren. De wet richtte een *police municipale* op en bepaalde uitdrukkelijk dat diens bevoegdheden onttrokken werden aan de vrederechtbanken en de correctionele rechtbanken.

De wet van 19-22 juli 1791 op de politierechtbanken bevestigde vervolgens uitdrukkelijk dat het niet enkel aan de gemeenten toekwam om de verkeersregels te laten naleven, maar ook om deze uit te vaardigen.

[Titre I, Art.] 46. [L]e corps municipal [...] pourra [...] faire des arrêtés sur les objets qui suivent:  
1° Lorsqu'il s'agira d'ordonner les précautions locales sur les objets confiés à sa vigilance et à son autorité, par les articles 3 et 4 du titre XI du décret du 16 août [1790] sur *l'organisation judiciaire*.<sup>60</sup>

Een aantal belangrijke kwesties was op deze wijze geregeld geworden. Onder verkeersbevoegdheid werd verstaan het handhaven van de veiligheid en de gemakkelijke doorgang (*commodité du passage*), en het optreden tegen belemmering van de wegen. Deze ruime principes werden in het algemeen aan de gemeentelijke overheid toegekend, en dit voor alle wegen op haar grondgebied. Verder kreeg de gemeente het recht om reglementen uit te vaardigen, en mochten haar ambtenaren overtredingen vaststellen.

Daarnaast werd aan de burgemeester dus ook rechterlijke macht gegeven. Maar de wet van 19-22 juli 1791 op de politierechtbanken was al wat minder eenduidig dan de wet op de juridische instellingen van een jaar daarvoor. Er werden in feite twee politierechtbanken ingesteld: een gemeentelijke, bestaande uit gemeenteamttenaren, en een correctionele, samengesteld uit vrederechters. Toch bleef het leeuwendeel van de verkeersbevoegdheid bij de gemeentelijke politierechtbank. Deze bevoegdheid werd nu concreet als volgt omschreven:

[Titre I, Art.] 15. [...] Ceux qui embrasseront ou dégraderont les voies publiques [...].  
16. Ceux qui, par imprudence ou par la rapidité de leurs chevaux, auront blessé quelqu'un dans les rues ou voies publiques [...].  
18. Le refus ou la négligence d'exécuter les réglemens de voirie [...].<sup>61</sup>

De klemtoon lag dus op de tijdelijke belemmering van de weg, en de roekeloze snelheid. De gemeenteadministratie mocht haar eigen politierechters aanstellen, al werd er controle uitgeoefend door de hogere overheden en was er beroep mogelijk.<sup>62</sup> De rechterlijke macht van de burgemeester was echter een doorn in het oog van de gerechtelijke wereld. Het Strafvor-

<sup>59</sup> Décret sur l'organisation judiciaire (*Pasinomie*, 1790, p. 327-328).

<sup>60</sup> Décret relatif à l'organisation d'une police municipale et correctionnelle (*Pasinomie*, 1791, p. 120). Cursivering in origineel.

<sup>61</sup> Idem, p. 116.

<sup>62</sup> Idem, p. 120.

ringswetboek van 1808 stelde nieuwe rechtbanken in en liet aan de gemeentelijke politierechtbanken enkel nog strikt lokale zaken over.<sup>63</sup> Deze kwamen daardoor op het achterplan terecht en zouden in 1849 definitief verdwijnen.<sup>64</sup>

Het Strafwetboek van 1810 hernam de lokale bevoegdheden uit de hierboven behandelde wetten, en breidde de verkeersregels nogmaals uit.<sup>65</sup>

[Art.] 471. Seront punis d'amende, depuis un franc jusqu'à cinq francs inclusivement, [...] 4° Ceux qui auront embarrassé la voie publique en y déposant ou y laissant sans nécessité des matériaux ou des choses quelconques qui empêchent ou diminuent la liberté ou la sûreté du passage [...] ; 5° Ceux qui auront négligé ou refusé d'exécuter les réglemens ou arrêtés concernant la petite voirie.

[Art.] 475. Seront punis d'amende, depuis six francs jusqu'à dix francs inclusivement, [...] 3° Les rouliers, charretiers, conducteurs de voitures quelconques ou de bêtes de charge, qui auraient contrevenu aux réglemens par lesquels ils sont obligés de se tenir constamment à portée de leurs chevaux, bêtes de trait ou de charge ou de leurs voitures, et en état de les guider et conduire ; d'occuper un seul côté des rues, chemins ou voies publiques ; de se détourner ou ranger devant toutes autres voitures ; et à leur approche de leur laisser libre au moins la moitié des rues, chaussées, routes et chemins ; 4° Ceux qui auront fait ou laissé courir les chevaux, bêtes de trait, de charge ou de monture, dans l'intérieur d'un lieu habité, ou violé les réglemens contre le chargement, la rapidité ou la mauvaise direction des voitures.<sup>66</sup>

Deze maal werd melding gemaakt niet enkel van maatregelen tegen belemmeringen en roekeloze snelheid, maar tevens van een feitelijk algemeen parkeerverbod (*se tenir constamment à portée de leurs chevaux*), bekwaamheidseisen aan de chauffeurs, met nadruk op dronkenschap (*en état de les guider et conduire*), en verschillende voorrangsregels. Het was een embryonaal verkeersreglement. Op te merken valt dat deze regels enkel dienden nagevolgd te worden voor zover zij bestonden in een lokaal reglement, zo valt uit de bewoordingen van het artikel op te maken.<sup>67</sup>

Hoewel de verkeersbevoegdheden van de gemeenten golden voor alle wegen op haar grondgebied, was het in de praktijk duidelijk dat deze materie vooral op de centrumstraten van belang was. De wet op de landelijke politie van 28 september-6 oktober 1791 stelde nochtans dat de burgemeester ook uitspraak mocht doen over personen: “qui auront dégradé ou détérioré [...] des chemins publics, ou usurpé sur leur largeur.”<sup>68</sup> Met *chemins publics* werden de verbindingswegen tussen de centra bedoeld, terwijl *voie publique* eerder

<sup>63</sup> De burgemeesters oordeelden alleen nog over zaken waarin enkel inwoners van de eigen gemeente betrokken waren, en dan nog slechts als de gemeente in kwestie geen hoofd was van een gerechtelijk kanton, en er geen betrapting op heterdaad was. De schadevergoeding die in het spel was kon dat al relatief kleine aantal zaken nog verder verminderen. Artikels 137-171 in het Strafvorderingswetboek, ‘Code d’instruction criminelle’, in A[lphonse] Delebecque, *Les cinq codes en vigueur en Belgique*, Brussel, 1853, p. 28-30.

<sup>64</sup> De wet van 1 mei 1849 (*Pasinomie*, 1849, p. 191-198) breidde de bevoegdheden van de vrederechters uit, en maakte daardoor de facto de gemeentelijke politierechtbanken definitief overbodig. Zie ook *Documents parlementaires Chambre*, 2/12/1848, nr. 59 en 7/2/1849, nr. 128.

<sup>65</sup> De wet van 19-22 juli 1791 (*Pasinomie*, 1791, p. 352-366) op de politierechtbanken somde tevens de overtredingen op. Het allereerste Strafwetboek, dat een maand later verscheen, op 25 september 1791, bevatte immers geen overtredingen, enkel wanbedrijven en misdaden. Het Strafwetboek van 1810 (*Code pénal*, Brussel, 1810) bundelde alle categorieën van misdrijven, en kan, samen met het Strafvorderingswetboek, als de opvolger van de wet van juli 1791 op de politierechtbanken gezien worden.

<sup>66</sup> *Code pénal*, 1810, p. 175-176 en 179.

<sup>67</sup> Precies dat laatste zou facultatief gemaakt worden in artikel 557, eerste lid, van het Strafwetboek van 1867. Galand, *Strafwetboek*, 1987, p. 197.

<sup>68</sup> Décret concernant les biens et usages ruraux et la police rurale, artikel 40 (*Pasinomie*, 1791, p. 391).

refereerde aan de wegenis in de dorpskom of het stadscentrum. De bevoegdheid van de burgemeesters gold dus ook over de landelijke ruimte, al bleef er lange tijd onduidelijkheid bestaan in hoeverre de aantasting van de rooilijn van landelijke wegen niet eerder onder de bevoegdheid van de vrederechter viel.

Wat de grote wegen betrof, ook hier werd de politionele bevoegdheid vroeg vastgelegd. De wet van 6-7 september 1790 verdeelde de taken zoals kon verwacht worden: "L'administration, en matière de grande voirie, appartiendra aux corps administratifs, et la police de conservation, tant pour les grandes routes que pour les chemins vicinaux, aux juges de district."<sup>69</sup> Hoewel de terminologie in deze fase nog wat vaag was, was het toch duidelijk dat de bevoegdheid om reglementen op te stellen en te laten naleven bij de departementen terechtkwam, en de rechtspraak erover aan de gerechtelijke wereld werd overgelaten. Onder *administration* werd in eerste instantie de wegenreglementering verstaan, veel minder de verkeersreglementering. In elk geval viel hier het beheer over de rooilijnen onder, zo bleek uit de wet van 7 oktober 1790, een maand later:

L'opération administrative que l'on appelle alignement consiste dans la reconnaissance de la ligne séparative du terrain privé et du sol public de la rue. Elle a pour objet de protéger la voie publique contre les empiétements des riverains et de fixer les limites respectives ; elle répond au bornage.<sup>70</sup>

Het impalmen van grond die tot de openbare weg behoorde moest met deze wet verhinderd worden. Dit gold uitdrukkelijk ook voor die gedeelten van een *grande route* die over de straten van een centrum liepen, hetgeen soms voor verwarring zorgde met de bevoegdheden van de burgemeesters.

Het toezicht op de grote wegen werd als bijzondere opdracht toebedeeld aan de rijks-wacht (*gendarmerie*). De wet van 28 germinal jaar 6 (17 april 1798), die de attributen van deze politiemacht regelde, vermeldde in een van zijn eerste artikels: "Le service de la gendarmerie nationale est particulièrement destiné à la sûreté des campagnes et des grandes routes."<sup>71</sup> Deze opdracht behelsde meer specifiek:

[Art. 125] 30° De faire la police sur les grandes routes, d'y maintenir les communications et les passages libres en tout temps; de contraindre les voituriers, charretiers et tous autres conducteurs de voitures, à se tenir à côté de leurs chevaux; en cas de résistance, de saisir ceux qui obstrueront les passages, de les conduire devant l'autorité civile [...].<sup>72</sup>

Vervolging en bestraffing van overtredingen op de grote wegen waren normaal een zaak voor de rechtbanken, maar het napoleontische regime probeerde dit naar de administraties over te hevelen. De wet van 28 pluviôse jaar 8 (17 februari 1800), die de bevoegdheden van de prefecten en prefectsraden vastlegde (de opvolgers van de departementsadministraties),<sup>73</sup> kondigde dit reeds min of meer aan: "Le conseil de préfecture prononcera [...] sur les diffi-

<sup>69</sup> Décret relatif à la forme de procéder devant les autorités (*Pasinomie*, 1790, p. 360).

<sup>70</sup> *Documents parlementaires Chambre*, 19/5/1842, nr. 356, p. 6 en *Pasinomie*, 1790, p. 394.

<sup>71</sup> Loi relative à l'organisation de la gendarmerie nationale (*Pasinomie*, 1798, p. 256).

<sup>72</sup> Idem, p. 267.

<sup>73</sup> Wettelijk gezien de voorlopers van de provinciebesturen in de Hollandse en Belgische regimes (*Pasinomie*, 1816, p. 421).



cultés qui pourront s'élever en matière de grande voirie.”<sup>74</sup> Wat met *prononcer* precies bedoeld werd was nog niet helemaal duidelijk, maar dat zou niet lang duren. De wet van 29 floréal jaar 10 (19 mei 1802) pleegde een ware staatsgreep op de gerechtelijke bevoegdheid. De rechterlijke macht over de *police de la voirie* werd in één klap integraal overgeheveld naar de prefecturale administratie.

Art. 1er. Les contraventions en matière de grande voirie, telles qu'anticipations, dépôts de fumiers ou d'autres objets, et toutes espèces de détériorations commises sur les grandes routes, sur les arbres qui les bordent, sur les fossés, ouvrages d'art et matériaux destinés à leur entretien, sur les canaux, fleuves et rivières navigables, leurs chemins de halage, franc-bords, fossés et ouvrages d'art, seront constatées, réprimées et poursuivies par voie administrative.<sup>75</sup>

De vervolging kon gedaan worden door de politie (uiteeraard ook de burgemeester en de schepenen), de rijkswacht, en – voor het eerst – ook door de ingenieurs en conducteurs van Bruggen en Wegen. Maar de gerechtelijke macht van de administratie botste later op de Belgische grondwet, die een dergelijke juridische bevoegdheid in principe uitsloot. Dit werd door het Hof van Cassatie bevestigd in een arrest van 29 maart 1833. De daaropvolgende wetten van 1844 over de *police de la voirie* en van 1849 over de vrederechters deden deze rechterlijke macht opnieuw bij de rechtbanken belanden.<sup>76</sup>

Daarmee is uiteengezet hoe einde achttiende en begin negentiende eeuw de contouren werden uitgetekend van wie wat te zeggen had in het beheer van respectievelijk de kleine en grote wegen. Maar deze wetten behandelden slechts erg algemene problemen (obstakels, rooilijnen) zonder specifieke verplichtingen op te leggen aan de weggebruikers. Precies deze laatste soort maatregelen is wat begrepen werd onder *police du roulage*, later *police de la circulation*.

Het reglement van 29 floréal jaar 10 (19 mei 1802) bevatte als eerste drie soorten maatregelen van *police du roulage*: (a) regels waarin de verhouding van de velgbreedte van de wagens tot hun gewicht werd voorgeschreven (te smalle velgen van te zware karren sneden door het wegdek); (b) maatregelen waarbij tijdens periodes van snelle dooi te kwetsbare wegen konden afgesloten worden voor het verkeer (*barrières de dégel*); (c) de verplichting om een plaat te dragen, een middel om de overtreders te identificeren.<sup>77</sup>

De maatregelen in deze wet hadden een aantal voorlopers, inzake maatregelen tegen overgewicht en naamplaten. De wet van 9 vendémiaire jaar 6 (30 september 1797) had al de installatie van weegbruggen aangekondigd om het nog voor te schrijven maximumgewicht van voertuigen te controleren.<sup>78</sup> Het reglement van 1802 bevatte nu een tabel met de toegela-

<sup>74</sup> Loi concernant la division du territoire français et l'administration (*Pasinomie*, 1800, p. 80 en 87).

<sup>75</sup> Loi relative aux contraventions en matière de grande voirie (*Pasinomie*, 1802, p. 201).

<sup>76</sup> Voor een omstandige uiteenzetting, zie *Documents parlementaires Chambre*, 19/5/1842, nr. 356, p. 12-13.

<sup>77</sup> Reglement van 29 floréal jaar 10 (19 mei 1802) (*Pasinomie*, 1802, p. 202-206).

<sup>78</sup> *Pasinomie*, 1797, p. 63. De weegbruggen werden opnieuw afgeschaft door de wet van 3 nivôse jaar 6 (23 december 1797) (*Pasinomie*, 1797, p. 158), en toch weer hernomen in het besluit van 1 floréal jaar 8 (21 april 1800) (*Pasinomie*, 1800, p. 189).

ten maximumgewichten. De naamplaat werd al eens ingevoerd in het besluit van 1 floréal jaar 8 (21 april 1800).

[Art.] 9. Tout propriétaire de voitures de roulage sera tenu de faire peindre sur une plaque de métal, en caractères aparens, son nom et son domicile: cette plaque sera clouée en avant de la roue et au côté gauche de la voiture [...].<sup>79</sup>

Merk op dat *voitures de roulage* enkel sloeg op karren bestemd voor goederenvervoer.

Het reglement van het jaar 10 (1802) zou niet lang standhouden, het was het eerste in een rijtje van drie. Er verschenen opeenvolgende reglementen in het jaar 10 (1802), het jaar 12 (1804) en 1806.<sup>80</sup> Pas dat van 1806 zou voor langere tijd in voege blijven. Elk van deze reglementen bevatte een tabel, waarin een maximumgewicht werd vastgelegd voor de verschillende categorieën wagens. Het criterium volgens hetwelke de wagens werden onderscheiden verschilde evenwel. In het jaar 10 (1802) werd het gewicht bepaald aan de hand van de velgbreedte (hoe breder de velg, hoe hoger het maximumgewicht mocht zijn), en in tweede instantie aan de hand van het aantal wielen (twee of vier). De wet van het jaar 12 (1804) onderscheidde de wagens volgens het aantal paarden dat ingespannen was. Men ging ervan uit dat meer paarden meer gewicht trokken. Het criterium werd dus omgekeerd: de overheid schatte het gewicht op voorhand in, aan de hand van het aantal paarden, en legde een minimumbreedte op voor de velgen. Deze aanpak had het grote voordeel dat het netwerk van weegbruggen, dat nog steeds niet optimaal functioneerde, overbodig werd. Jammer genoeg bleek dit eenvoudige criterium ontoereikend. In 1806 werd dan teruggekeerd naar het oorspronkelijke systeem. Ongeacht het aantal paarden, werd aan elk voertuig aan de hand van het vastgestelde gewicht een minimale velgbreedte opgelegd. De reeds complexe regeling werd nog ingewikkelder doordat het reglement van 1806 de opgelegde velgbreedtes nog eens liet variëren volgens het seizoen, met een wintersysteem van november tot april, en een zomersysteem van mei tot oktober.

Om dit uitgebreide controlenetwerk mogelijk te maken, werd aan de weegbruggen een aantal beambten toegevoegd.<sup>81</sup> Deze hadden de bevoegdheid om proces-verbaal op te stellen, maar niet om de boetes te innen, uiteraard om misbruiken tegen te gaan. De proces-verbalen dienden aan de gemeente bezorgd te worden, waar ook de boete moest betaald worden. Eventueel kon op de rijkswacht een beroep gedaan worden om de proces-verbalen over te brengen; de beambten mochten immers hun dienst niet verlaten. Pas nadat de boete betaald was, werd de wagen opnieuw vrijgegeven; de wet bepaalde wel dat de wielen moesten gebroken worden. De beambte die het proces-verbaal had opgesteld ontving een

<sup>79</sup> *Pasinomie*, 1797, p. 155. Dit artikel werd letterlijk herhaald in het wegenreglement van 1806, artikel 34 (*Pasinomie*, 1806, p. 389).

<sup>80</sup> Reglement van 29 floréal jaar 10 (19 mei 1802) (*Pasinomie*, 1802, p. 202-206). Het reglement van 7 ventôse jaar 12 (27 februari 1804) (*Pasinomie*, 1804, p. 318-319) was opgezet als een aanvulling, door naast een maximumgewicht nu ook een minimumvelgbreedte op te leggen, en de verdere details naar de regering te delegeren. Het bevatte echter zo vele wijzigingen, dat het reglement van 1802 de facto niet langer toegepast werd. Hetzelfde gold voor het reglement van 23 juni 1806 (*Pasinomie*, 1806, p. 385-390): hoewel het een regeringsbesluit was in opvolging van de wet van 1804, schaften de nieuwe regels die het voorschreef de facto het oude reglement af.

<sup>81</sup> Tot de afschaffing van de wegentol, in april 1806, werden hiervoor de tolbeambten aangewezen.

kwart van de betaalde boete.<sup>82</sup> Betwistingen werden door de burgemeester beslecht. Het eerste reglement gold voor *voitures employées aux roulages et messageries*, zowel personen- als vrachtvervoer dus. In 1804 bleef deze aanpak behouden, maar de omschrijving veranderde. De regeling gold in principe enkel voor vrachtvervoer, maar in artikel 7 werd bepaald:

[T]oute diligence, messagerie ou autre voiture, voyageant au trot, dont le poids excéderait deux cent vingt myriagrammes, sera considérée comme voiture de roulage, et assujétie aux dispositions de la présente loi, quant à la largeur des jantes.

Het gewicht van 2200 kg was precies ook het minimumgewicht dat voor de vrachtwagens gold.<sup>83</sup> Er veranderde dus niets, vrachtvervoer en personenvervoer bleven op dezelfde voet behandeld worden.<sup>84</sup>

Er vond in het reglement van 1804 nog een andere uitbreiding plaats: deze van de bevoegdheid van de regering. Dit reglement delegeerde immers aan de regering het recht om de bepalingen rond velgbreedte en gewicht in de toekomst te wijzigen. Vanaf dat ogenblik werd de police du roulage een zaak van de regering, niet langer van het parlement. Uit de bewoordingen van de wet, die de regering de opdracht gaf de tabellen van velgbreedte en gewicht aan te passen “d’après les expériences faites sur les roues à larges jantes, ordonnées par la présente loi,” bleek de drijfveer achter de delegatie in de eerste plaats de technische moeilijkheidsgraad van de reglementering te zijn.

Op enkele kleine wijzigingen na bleven deze reglementen de *police du roulage* regeren.<sup>85</sup> Onder het Hollandse bewind bleef de wetgeving behouden.<sup>86</sup> Wel bestond de neiging de bestaande regels enigszins te versoepelen, zowel wat de opgelegde velgbreedte betrof als de verplichting om een plaat te dragen.<sup>87</sup> Deze besluiten zouden onder de Belgische regering opnieuw afgeschaft worden.<sup>88</sup> In de loop van de jaren 1830 werd opnieuw gesleuteld aan de *police du roulage*.

De Belgische regering besliste in eerste instantie om de reglementering van de *barrières de dégel* nationaal te coördineren. Het reglement van 1800 had aan de gouverneurs de mogelijkheid gegeven om het verkeer op bepaalde wegen af te sluiten bij snelle dooi. In het regle-

<sup>82</sup> In 1804 was dit bepaald op de helft.

<sup>83</sup> Een myriagram was tienduizend gram of tien kilogram.

<sup>84</sup> Een *diligence* was net als een *messagerie* een koets voor personenvervoer, alleen van een veel groter kaliber.

<sup>85</sup> Het besluit van 18 augustus 1810 (*Pasinomie*, 1810, p. 142) maakte ook de tolbeambten van de nog bestaande private en gemeentelijke wegentollen bevoegd, en verplichtte de beambten om hun proces-verbalen te laten bevestigen voor de vrederechter. De Wegenwet schroefde dit enigszins terug, door een bevestiging voor de burgemeester ook te aanvaarden. Daarnaast werd het aandeel van de beambten in de opbrengsten van de boetes opgetrokken van een kwart tot een derde, en incasseerde nu ook de regering een derde, bestemd voor Bruggen en Wegen (*Pasinomie*, 1811, p. 88-89).

<sup>86</sup> Dat gebeurde door het besluit van de geallieerde gouverneur op 27 april 1814 (*Pasinomie*, 1814, p. 118-119), en werd bevestigd door de koning op 13 februari 1815 (artikel 14) (*Journal officiel*, 1815, p. 130-138).

<sup>87</sup> Het besluit van 19 februari 1829 (*Bijvoegsel tot het Staatsblad*, 1829, p. 97) stelde dat de regels rond velgbreedte enkel toepasbaar waren op voertuigen zwaarder dan 1500 kg, en het besluit van 7 september 1830 (*Pasinomie*, 1830, p. 485) stelde dat enkel *rouliers de profession* een plaat moesten dragen. Beide leken erop gericht het gewone, particuliere verkeer aan de reglementering te onttrekken.

<sup>88</sup> Het besluit van 1829 werd afgeschaft door het besluit van 1 december 1839 (artikel 12) (*Pasinomie*, 1839, p. 353), en het besluit van 1830 door het besluit van 9 mei 1842 (*Pasinomie*, 1842, p. 345-346).

ment van 28 januari 1832 werden enkele bepalingen ingevoerd die gemeenschappelijk zouden zijn voor alle provincies. Zodra de dooi aanbrak, verwittigden de ingenieurs van Bruggen en Wegen de gouverneur. Deze kon de sluiting van de dooibarelen gelasten. Alle vrachtvervoer op de betrokken wegen werd dan verboden, en het collectieve personenvervoer aan beperkingen onderworpen. In wezen werd hiermee, naast de al bestaande zomer- en winterregeling, een derde seizoensvariant in de police du roulage aangebracht.<sup>89</sup>

In tweede instantie probeerde de regering de reglementen rond velgbreedte en gewicht der wagens te versoepelen, na vele verzoeken en met het oog op de verbeterde toestand der wegen. De maximumgewichten van de wagens werden aanzienlijk opgedreven in het besluit van 31 maart 1833, dat tijdelijk en bij wijze van experiment het reglement van 1806 verving.<sup>90</sup> De regeling werd drie maal verlengd,<sup>91</sup> maar afgeschaft in december 1836, te midden van een verwoestend winteroffensief.<sup>92</sup> Eenmaal de winter voorbij, op 25 mei 1837, werd ze nauwelijks gewijzigd opnieuw ingesteld, ditmaal permanent.<sup>93</sup> Tenslotte werd dit laatste besluit op 1 december 1839 nogmaals vervangen door een nieuw reglement, wat gedetailleerder dan het vorige, zonder evenwel het reglement van 1806 af te schaffen.<sup>94</sup> Nadat aldus de grote transporten van goederen en personen wat meer ademruimte hadden gekregen, voegde de wet van 24 maart 1841 daar de mogelijkheid aan toe om ook de simpele karren van de boeren wat te ontzien. De laatsten konden het zich niet veroorloven om nieuwe wagens, met voldoende brede velgen, of extra paarden aan te schaffen. Daarnaast kreeg de regering ook de mogelijkheid om nieuwe weegmethodes toe te passen; er bestonden immers niet meer dan 21 weegbruggen in het hele land.<sup>95</sup>

In derde instantie breidde de police du roulage zich gedeeltelijk uit naar de buurtwegen. Dit was een belangrijke en in meer dan één opzicht interessante evolutie. Tot hier toe mocht aangenomen worden dat de police du roulage een materie was die verbonden was aan de grote wegenis. De wet van 24 maart 1838 stelde echter in zijn enige artikel: "[l]es lois et règlements qui ont pour objet la police du roulage [...] pourront être rendues applicables par le gouvernement aux routes vicinales pavées ou empierrées." Door het besluit van 20 oktober 1868 werd de uitdrukking *pourront être* vervangen door *sont*, de regeling werd dus automatisch in plaats van facultatief.<sup>96</sup>

<sup>89</sup> *Pasinomie*, 1832, p. 250-251. De regeling werd verstrengd door het besluit van 8 september 1834 (*Pasinomie*, 1834, p. 231-232).

<sup>90</sup> *Pasinomie*, 1833, p. 102-103.

<sup>91</sup> Besluiten van 16 april 1834 (*Pasinomie*, 1834, p. 97), 16 februari 1835 (*Pasinomie*, 1835, p. 23-24) en 9 maart 1836 (*Pasinomie*, 1836, p. 32).

<sup>92</sup> *Pasinomie*, 1836, p. 561-562.

<sup>93</sup> *Pasinomie*, 1837, p. 257-258. Zie het bijhorende rapport van dezelfde datum, idem p. 576-578.

<sup>94</sup> *Pasinomie*, 1839, p. 352-353.

<sup>95</sup> Loi modifiant la législation sur le roulage (*Pasinomie*, 1841, p. 56-59).

<sup>96</sup> *Pasinomie*, 1838, p. 50 en 1868, p. 273-274. Daarnaast werd de regeling van de dooibarelen, die in de oorspronkelijke wet van het jaar 10 (1802) enkel voor de *chaussées pavées* was ingesteld, uitgebreid naar de *routes empierrées*. *Pasinomie*, 1838, p. 51.

Het meest opvallende aan de verkeerswetgeving in de periode na 1844 was het ontbreken ervan. Met de herziening, of beter gezegd herbevestiging, van de gemeentelijke bevoegdheden en de oude napoleontische wetgeving op de police du roulage in de jaren 1830, leek er een bevredigende situatie tot stand gekomen te zijn. Op 8 november 1853 verscheen nog een reglementje waarmee de hangbruggen moesten beschermd worden tegen het geweld van het voorbijrazend verkeer. Paarden mochten enkel stapvoets de bruggen over, en legergroepen mochten niet in het gelid marcheren teneinde trillingen te voorkomen. Verder mochten de gangpaden opzij van de bruggen enkel door voetgangers gebruikt worden. Vooral dat laatste, hoewel het hier als niet meer dan een kleine praktische regel bedoeld werd, was een bepaling die tot één van de grondprincipes van de verkeersreglementering zou uitgroeien: “les trottoirs sont exclusivement réservés aux piétons.” Het was de eerste maal dat een onderdeel van de weg werd toegewezen aan een specifieke categorie weggebruikers.<sup>97</sup>

Ten slotte werd de Verkeerswet in de jaren 1890 voorafgegaan door enkele bepalingen rond jaagpaden (*chemins de halage*). De paden langs de kanalen waarop de trekvaart werd beoefend vormden een ideaal decor voor het fietstoerisme. De mooie, comfortabele paden langs het natuurschoon van de waterlopen oefenden op het fietstoerisme in het begin van de jaren 1890 een onweerstaanbare aantrekkingskracht uit. Nochtans was er een schaduwzijde: de trekpaarden langs de jaagpaden, die de rivierschepen voorttrokken, toonden zich erg schichtig tegenover de vreemde, nieuwe verkeerstuigen. Dat gegeven, gecombineerd met de geringe breedte van de paden, en de steile oevers ernaast, betekende nogal een risicofactor bij dit soort excursies. In de loop van het seizoen 1891 vroegen en kregen fietsers de toestemming aan de minister om langs de kanalen fietsuitstappen te maken. Minister De Bruyn stond niet afkerig tegenover zijn fietsende medeburgers, maar veranderde van gedacht nadat meer dan één paard na een ongelukkig inhaalmaneuver uit het water diende gevist te worden. Er gebeurden vier ongevallen op rij langs het kanaal Brussel-Charleroi, waarbij trekpaarden opgeschrikt werden *par le passage rapide des bicyclettes*, en in het water terechtkwamen. Het fietsen langs de jaagpaden werd opnieuw verboden.<sup>98</sup> Er kwam echter protest: een advocaat uit Mons liet zich opzettelijk bekeuren, en trok naar de rechter. Daarop werd het verbod gerechtelijk vernietigd. Na een interpellatie in het parlement, kondigde De Bruyn aan dat de kwestie wettelijk zou geregeld worden.<sup>99</sup> In maart 1892 volgde een koninklijk besluit dat het fietsverkeer langs de jaagpaden in principe verbood, tenzij de bevoegde overheden bijzondere toestemming zouden verlenen.<sup>100</sup> Opnieuw volgde protest vanuit de fietsersbeweging. In oktober liet Raoul Claes namens de Ligue Vélocipédique Belge een voorstel publiceren voor een nieuwe reglementering van het fietsen langs de jaagpaden.<sup>101</sup> Het voor-

<sup>97</sup> *Pasinomie*, 1853, p. 550.

<sup>98</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 14/8/1891, p. 1885.

<sup>99</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 12/2/1892, p. 612 (Armand-Puissant) en p. 616-617 (De Bruyn).

<sup>100</sup> *Belgisch Staatsblad*, 3/4/1892, p. 1012-3.

<sup>101</sup> *Revue Vélocipédique Belge*, 16/10/1892, p. 221.

stel hield onder meer in dat een fietser die trekpaarden ontmoette op dertig meter afstand moest stilhouden, afstappen, en langs de kant wachten, zich voor zijn fiets opstellend “om deze aan het oog van de paarden te onttrekken.” De minister ging hier inderdaad op in, en reeds begin november verscheen een nieuw koninklijk besluit.<sup>102</sup> Het nieuwe reglement verzachtte het voorstel-Claes enigszins (de fietser die een trekpaard ontmoette moest enkel nog vertragen, en alleen afstappen wanneer dat nodig leek), maar voegde er tegelijk een aantal verplichtingen aan toe. Deze nieuwe regels waren geïnspireerd op de bepalingen die al langer ingevoerd waren in de lokale fietsreglementen: de fietser moest voldoende plaats laten voor tegenliggers, ‘s avonds verlichting dragen, en de fiets moest voorzien zijn van een nummerplaat. De Ligue Vélocipédique bedankte minister De Bruyn “om haar wensen ingewilligd te hebben.”

### 1.3 Spoorwegen en treinreglementen

---

De periode 1830-1844 was een homogene fase in de geschiedenis van de Belgische spoorwegen, met duidelijke intenties en kenmerken. Er werd een staatsspoorwegennet uitgebouwd dat door de overheid zelf in 1844 als afgewerkt werd gezien: het was een schema van kernwegen, dat beschouwd werd als een noodzakelijke basisinvestering. De rest van de spoorwegen, het eigenlijke netwerk, diende naar de mening van de overheid door het privé-kapitaal uitgebouwd te worden. Tegelijk kwam in deze periode een aantal treinwetten tot stand, waarmee stap voor stap een alternatieve wegenwetgeving werd opgebouwd.

De aanleg van een spoorwegennet vanaf de jaren 1830 in België wordt gemeenzaam tot een van de hoogtepunten van de vaderlandse geschiedenis gerekend. Nochtans moet hier in eerste instantie rekening gehouden worden met de internationale situatie: tussen 1825 en 1845 kwamen in de meeste industrialiserende streken spoorwegen tot stand. Lokale factoren, zoals de commerciële belangen van de Waalse en Antwerpse regio's, en de strategische belangen van de jonge Belgische natie kwamen slechts in tweede instantie op het voorplan.<sup>103</sup> Spoorwegen en industrialisering gingen hand in hand. Het was dan ook in Engeland dat in 1803 de eerste bruikbare locomotieven werden ontwikkeld.<sup>104</sup> Het was eveneens in Engeland, in 1825, dat de eerste publieke spoorlijn werd geopend.<sup>105</sup> Dit voorbeeld werd al snel gevolgd in andere industrialiserende streken, zoals in Frankrijk in 1828 en de Verenigde Sta-

<sup>102</sup> *Belgisch Staatsblad*, 10/11/1892, p. 3301-2

<sup>103</sup> Naast de hierna geciteerde bronnen, zie ook het overzicht in het eerste volume van de *Annales des travaux publics de Belgique*. 'Chemins de fer. Précis historique sur la construction des chemins de fer en Belgique', 1843. Voor een meer gedetailleerd relaas van de besluitvorming rond de eerste Belgische spoorlijnen, zie Bart Van der Herten, 'Nieuwe interpretaties over de besluitvorming rond de eerste spoorlijn in België, 1830-1834', *Belgisch Tijdschrift voor Filologie en Geschiedenis*, lxxiii, 1995, 2, p. 379-400.

<sup>104</sup> Joseph Delmelle, *Histoire des chemins de fer belges*, Brussel, 1977, p. 7.

<sup>105</sup> Ulysse Lamalle, *Histoire des chemins de fer belges*, Brussel, 1943, p. 11.

ten in 1830.

De Zuidelijke Nederlanden sloten hier relatief snel bij aan. In eerste instantie waren het ook hier Engelsen die de aanzet gaven. Zo suggereerde reeds in 1821 een in Brussel verblijvende Engelsman, Thomas Gray, aan de Nederlandse koning Willem om de plannen voor een verbinding van de Waalse staalbekkens met het noorden te realiseren door in plaats van een kanaal een spoorweg aan te leggen tussen Charleroi en Brussel.<sup>106</sup> Koning Willem ging hier niet op in, maar liet wel toe dat in 1829 vanuit Grand-Hornu een eerste spoorwegverbinding werd aangevat.<sup>107</sup> Een andere in België verblijvende Engelsman, John Cockerill, vroeg hetzelfde jaar nog om ook de Luikse industriële regio te voorzien van een spoorwegverbinding met de Antwerpse haven.<sup>108</sup>

Niet enkel de Waalse industrie had belangstelling voor de nieuwe transporttechnologie, ook in Antwerpen werd in 1829 aan een spoorweg gedacht. De Antwerpse haven had al veel langer oog voor een verbinding met de welvarende Duitse regio. Reeds onder Napoléon werd in 1806 beslist om een kanaal Schelde-Maas-Rijn te graven.<sup>109</sup> De werken werden effectief aangevat, maar onder het Hollandse bewind opnieuw stilgelegd. Een spoorwegverbinding leek vanuit Antwerps perspectief op het einde van de jaren 1820 een interessant alternatief. De Hollandse koning was echter, om begrijpelijke commercieel-strategische redenen, niet erg enthousiast.<sup>110</sup>

Algemeen gesproken kwam de vraag voor spoorlijnen in deze periode voornamelijk uit de hoek van industriële ondernemers en ingenieurs, geïnteresseerd in de nieuwe technologische mogelijkheden. Vooral de openstelling van de technisch indrukwekkende spoorwegverbinding tussen Liverpool en Manchester in 1825 liet een grote indruk na op de tijdgenoten.<sup>111</sup> De technologische nieuwe dageraad riep echter ook wantrouwen en verzet op. Een sterk staaltje hiervan was de volksopstand in oktober 1830, toen een menigte woedende arbeiders de in mei opengestelde spoorweg in Grand-Hornu kort en klein sloeg.<sup>112</sup>

Vanaf september 1830 ging een politieke factor meespelen: de jonge Belgische natie vreesde een commerciële en geostrategische isolering, gezien de Rijn- en Maasverbindingen, en gedeeltelijk ook de Scheldeverbinding, in handen van een rivaliserende natie bleven.<sup>113</sup> De aandacht werd aanvankelijk toegespitst op een ontsluiting van de Antwerpse en Luikse regio's naar het oosten. In december 1830 gelastte het Voorlopig Bewind haar minister van Binnenlandse Zaken met het maken van een vergelijkende studie voor de aanleg van een

<sup>106</sup> Lamalle, *Histoire des chemins de fer belges*, p. 13 en Delmelle, *Histoire des chemins de fer belges*, p. 7.

<sup>107</sup> Lamalle, *Histoire des chemins de fer belges*, p. 15.

<sup>108</sup> Delmelle, *Histoire des chemins de fer belges*, p. 7.

<sup>109</sup> Léon Avakian, 'Le rythme de développement des voies ferrées en Belgique de 1835 à 1935', *Bulletin de l'Institut des Sciences Economiques*, vii, 1936, nr. 4, p. 451, Arlette Du Pont, *De publieke opinie in de pers en de besprekingen in het parlement in verband met het ontstaan van de Belgische Spoorwegen, 1830-1834*, dissertatie Gent, 1963, p. 17-18.

<sup>110</sup> Du Pont, *De publieke opinie in de pers*, p. 165.

<sup>111</sup> Lamalle, *Histoire des chemins de fer belges*, p. 12.

<sup>112</sup> Idem, p. 15.

<sup>113</sup> Edmond Nicolaï, *Les chemins de fer de l'état en Belgique, 1834-1884*, Brussel 1885, p. 7, Avakian, *Le rythme de développement des voies ferrées en Belgique*, p. 451.

kanaal of een spoorweg tussen Schelde en Rijn.<sup>114</sup> Enkele maanden later, in maart 1831, adviseerde het hoofd van Bruggen en Wegen, Théodore Teichmann, om een spoorweg aan te leggen.<sup>115</sup> Dezelfde Teichmann, intussen minister geworden, gelastte de ingenieurs Gustave De Ridder en Pierre Simons in augustus met het uitwerken van een project in deze zin.<sup>116</sup> Na diverse studiereizen leverden deze in februari 1832 een kant-en-klaar eindproject af.<sup>117</sup> Vrijwel onmiddellijk, in maart 1832, besliste de regering om de werken in publieke aanbesteding te laten toekennen.<sup>118</sup> De constructie van de eerste publieke spoorweg in België leek een feit te gaan worden.

Er kwamen echter politieke verwickelingen. De opzet van de regering om de nieuwe spoorweg in eeuwigdurende concessie toe te kennen riep grote vragen op: mocht een publieke weg overgeleverd worden aan het privé-kapitaal? Tegelijk zorgden de enorme financiële belangen voor beroering onder de Belgische kapitaalgroepen. Het was in dit licht dat twee belangrijke initiatieven moeten gezien worden die in juli 1832 tot stand kwamen: het besluit op de openbare werken van 18 juli 1832 legde de verplichting op om grote openbare werken te laten voorafgaan door een publieke enquête,<sup>119</sup> terwijl de wet op de concessies van 19 juli de toekenning van concessies beperkte tot een termijn van ten hoogste negentig jaar.<sup>120</sup> De publieke aanbesteding van de spoorweg werd eerst uitgesteld, daarna afgeblazen.<sup>121</sup>

Het project werd echter niet opgegeven. In 1833 volgde een tweede poging. In februari gelastte de minister alvast een enquête rond de nieuwe verbindingen.<sup>122</sup> De ingenieurs De Ridder en Simons verhoogden de druk op de ketel door in maart hun ontwerp voor de aanleg van een spoorweg te laten publiceren.<sup>123</sup> Toen daarna in juni de koning in zijn troonrede expliciet opriep om de aanleg van een spoorweg opnieuw ter harte te nemen,<sup>124</sup> ging de bal opnieuw aan het rollen. Charles Rogier diende in dezelfde maand juni reeds een wetsontwerp in waarin de regering een lening vroeg om spoorwegen aan te leggen.<sup>125</sup> Het opzet was inmiddels veel breder geworden: in plaats van een verbinding Antwerpen-Luik-Keulen werd nu een volwaardig netwerk van spoorwegen vooropgesteld, met Mechelen als cen-

<sup>114</sup> Lamalle, *Histoire des chemins de fer belges*, p. 20, geciteerd in *Pasinomie*, 1830-1860, p. 66.

<sup>115</sup> Lamalle, *Histoire des chemins de fer belges*, p. 20.

<sup>116</sup> Geciteerd in *Pasinomie*, 1830-1860, p. 66.

<sup>117</sup> [Pierre] Simons en [Gustave] De Ridder, *Mémoire à l'appui du projet d'un chemin à ornières de fer, à établir entre Anvers, Bruxelles, Liège et Verviers, destiné à former la 1<sup>re</sup> section de la nouvelle route d'Anvers à Cologne*, 1833, p. 4.

<sup>118</sup> *Pasinomie*, 1832, p. 282.

<sup>119</sup> *Pasinomie*, 1832, p. 401-402.

<sup>120</sup> *Pasinomie*, 1832, p. 403-404.

<sup>121</sup> Du Pont, *De publieke opinie in de pers*, p. 30-33.

<sup>122</sup> Voor een overzicht, zie de chronologische tafels achteraan de *Documents parlementaires Chambre*, zittingsjaren 1832-1833 en 1833. In de loop van juni 1833 werden verschillende adviezen bezorgd aan het parlement, onder meer uit Leuven en Oostende.

<sup>123</sup> Nicolaï, *Les chemins de fer de l'état en Belgique*, p. 7-8. Inmiddels was ook reeds een aanvraag ingediend voor de aanleg van een spoorlijn tussen de mijnen van Flénu en Jemappes, op 1 april 1832. Door de verwickelingen rond de spoorwegkwestie zou deze concessie pas op 4 september 1833 toegestaan worden. Lamalle, *Histoire des chemins de fer belges*, p. 15.

<sup>124</sup> Lamalle, *Histoire des chemins de fer belges*, p. 25, Delmelle, *Histoire des chemins de fer belges*, p. 8.

<sup>125</sup> *Moniteur belge*, 21/6/1833, p. 1.



trum, en van daaruit verbindingen naar Antwerpen, Luik (Duitsland), Brussel (Frankrijk) en Oostende (Noordzee). Terwijl een groot en geanimeerd publiek debat op gang kwam, schaarde de parlamentscommissie zich in november achter de regeringsintenties,<sup>126</sup> in maart 1834 uiteindelijk – na een lang debat – gevolgd door de Kamer.<sup>127</sup> In mei 1834 werd dan de langverwachte Spoorwegenwet afgekondigd,<sup>128</sup> de werken werden vrijwel onmiddellijk aangevat. Toen een jaar later het eerste traject werd opengesteld (Brussel-Mechelen),<sup>129</sup> schaarde België zich, na Engeland, Frankrijk<sup>130</sup> en de Verenigde Staten, en ongeveer tegelijk met Beieren, bij het rijtje industrialiserende landen dat de spoorwegen binnenhaalde.

De aanleg van een tweede netwerk van hoofdwegen in België volgde geheel het eigendomsprincipe dat ook de gewone landwegen beheerste. De verwerving van de terreinen waarop de spoorwegen dienden aangelegd te worden, verliep volgens de procedure van de onteigening voor het openbare nut. De staat beschouwde zichzelf vervolgens als eigenaar van het nieuwe wegennetwerk, en baatte dit uit als betrof het een commerciële onderneming. Uiteraard kon deze aanpak evenzeer door een privé-onderneming uitgevoerd worden. De aanleg van een basisnetwerk van 557 km spoorwegen in de periode 1835-1844<sup>131</sup> diende dan ook niet als een eindpunt beschouwd te worden, maar als “un tronc planté par l’Etat et dont les branches pousseraient naturellement.”<sup>132</sup> Na 1844 beschouwde de overheid haar taak als afgelopen. Er brak een tijdperk aan van spoorwegconcessies.<sup>133</sup>

Voor de uitbating van het spoorwegennet diende een wetgeving uitgebouwd te worden. Stap voor stap kwamen in de periode 1834-1843 de basisregels tot stand van deze alternatieve wegenwetgeving. Aangezien het de staat was die de terreinen voor de spoorwegen verwierf, werd aangenomen dat de spoorwegen rijkswegen waren en dus tot de grote wegen behoorden. Zonder dat dit expliciet in een wettekst werd gesteld, vielen de spoorwegen integraal onder de bevoegdheid van de centrale overheid. Daarnaast werd eerst en vooral de financiering geregeld: de Spoorwegenwet van 1834 bepaalde reeds dat er een vergoeding diende betaald te worden voor het gebruik van de treinen.<sup>134</sup> De wet van 12 april 1835

<sup>126</sup> *Documents parlementaires Chambre*, 18/11/1833, nr. 4, 26 p. De commissie stelde wel een nieuwe ontwerptekst voor, die door de regering werd aanvaard.

<sup>127</sup> *Moniteur belge*, 29/3/1834, p. 4.

<sup>128</sup> *Loi qui ordonne l’établissement d’un système de chemins de fer en Belgique (Pasinomie, 1834, p. 102-103).*

<sup>129</sup> Voor een prachtige evocatie van de reacties bij het publiek op dit meesterwerk van moderne techniek, zie Lamalle, *Histoire des chemins de fer belges*, p. 27-31. Ook Delmelle, *Histoire des chemins de fer belges*, p. 10.

<sup>130</sup> De eerste publieke spoorlijn werd evenwel in Frankrijk pas in 1837 ingehuldigd (Lamalle, *Histoire des chemins de fer belges*, p. 30 en 31).

<sup>131</sup> Volgens de wet van 1 mei 1834 en het besluit van 26 mei 1837 (*Pasinomie, 1837, p. 258-259*).

<sup>132</sup> Avakian, *Le rythme de développement des voies ferrées en Belgique*, p. 451.

<sup>133</sup> Christophe, ‘*Histoire des routes belges*’, p. 208. Overigens werd eenmalig al in 1841 een concessie verleend (Delmelle, *Histoire des chemins de fer belges*, p. 13). De toekenning van concessies gebeurde volgens de principes zoals vastgelegd in de Concessiewet van 19 juli 1832 (*Pasinomie, 1832, p. 403-404*). Deze werd uitgebreid door de wet van 15 april 1843 (*Pasinomie, 1843, p. 150*) waarin bepaald werd dat elke concessie voor een spoorweg die langer was dan tien kilometer moest geregeld worden door een wet, en niet door een koninklijk besluit zoals voor de andere concessies gold.

<sup>134</sup> *Pasinomie, 1834, p. 102-103.*

regelde dit meer in concreto. Dat wil zeggen, de bevoegdheid hierover werd aan de overheid gedelegeerd “en attendant que l’expérience ait permis de fixer d’une manière définitive les péages à percevoir.”<sup>135</sup> Een eerste tarievenlijst verscheen reeds op 5 mei 1835.<sup>136</sup> De ervaring zou echter uitwijzen dat in plaats van de tarieven in een definitieve wet vast te leggen, het eerder aangewezen leek om deze technische en snel wijzigende materie nog verder door te delegeren. Op 2 september 1840 kreeg de minister de bevoegdheid toegewezen om tariefwijzigingen uit te vaardigen.<sup>137</sup>

In één moeite door werd in de wet van 1835 tevens beslist dat de regering ook het recht zou hebben om politiereglementen uit te vaardigen. Het loont de moeite om de inhoud van deze reglementen van naderbij te bekijken; er was immers niets bepaald over de bevoegdheidsterreinen waarbinnen gereglementeerd kon worden. Een eerste reglement verscheen op 5 mei 1835. Het bevatte uitermate voor de hand liggende bepalingen: elke vorm van verkeer buiten treinverkeer werd verboden op de spoorwegen, en beschadigingen aan de spoorwegen of belemmering van het treinverkeer zouden beteugeld worden.<sup>138</sup> Een tweede reglement op 16 januari 1836, bepaalde dat bij elke oversteek van een spoorweg, “[c]onsidérant que la rapidité des convois sur le chemin de fer exige des mesures de précaution”, voorrang moest verleend worden aan de treinen, en gewacht moest worden met oversteken tot deze voorbij waren.<sup>139</sup> Daarnaast verschenen enkel nog twee besluiten die de orde moesten bewaren onder de koetsen die zich aan de stations aanboden om de reizigers naar hun plaats van bestemming in de stad te voeren.<sup>140</sup> Om deze regels te laten respecteren waren natuurlijk bevoegde ambtenaren nodig. De wet van 31 mei 1838, die naar jaarlijkse gewoonte de eerder genoemde wet van 1835 verlengde, nam daarom een bijkomend artikel op.<sup>141</sup> Opnieuw kreeg de regering een bevoegdheid gedelegeerd, ditmaal om onder het spoorwegpersoneel ambtenaren aan te duiden die politionele bevoegdheden zouden krijgen. De wet werd op zijn beurt jaarlijks verlengd, tot in 1843 een definitieve wet op de Spoorwegpolitie tot stand kwam. Deze wet van 15 april 1843 bevestigde de bepalingen van de bovengenoemde besluiten en breidde ze uit, zonder de besluiten in kwestie af te schaffen. In een eerste titel werd bepaald dat er in de omgeving van de spoorwegen geen beplantingen of bouwwerken mochten plaatsvinden die het treinverkeer zouden hinderen of bedreigen, en dat niemand het treinverkeer mocht belemmeren. In een tweede en laatste titel werden de aanstelling en bevoegdheden van de spoorwegpolitie geregeld.<sup>142</sup>

De wetgever gedroeg zich tegenover de staatsspoorwegen als een goede huisvader: er

<sup>135</sup> *Pasinomie*, 1835, p. 187-188.

<sup>136</sup> *Pasinomie*, 1835, p. 212.

<sup>137</sup> *Pasinomie*, 1840, p. 358.

<sup>138</sup> *Pasinomie*, 1835, p. 212.

<sup>139</sup> *Pasinomie*, 1836, p. 2.

<sup>140</sup> Besluiten van 2 november 1836 (*Pasinomie*, 1836, p. 275) en 31 januari 1838 (*Pasinomie*, 1838, p. 25-26).

<sup>141</sup> *Pasinomie*, 1838, p. 117-118.

<sup>142</sup> *Pasinomie*, 1843, p. 187-190.

werden enkele basisbepalingen uitgevaardigd waardoor de uitbating van de treindiensten op ordentelijke wijze kon geschieden. Over het algemeen werd de uitwerking van de concrete regels overgelaten aan de staat en de staatsadministratie. Deze basiswetgeving was voltooid tegen 1843, net voor de aanleg van het rijksspoorwegennet beëindigd werd. Tegenover het concessietijdperk, dat op dat ogenblik voor de deur stond, werd dezelfde logica toegepast. Op dezelfde datum waarop de wet op de Spoorwegpolitie werd uitgevaardigd, besliste de wetgever dat de spoorwegconcessies juist onttrokken werden aan de regering, en door een wet moesten geregeld worden, in plaats van door een koninklijk besluit. Aangezien de staatsadministratie deze spoorwegen niet zou uitbaten, was het niet nodig haar hiervoor bevoegdheden toe te kennen.<sup>143</sup>

Tussen 1844 en 1870 groeiden de concessies uit tot de hoofdvorm van uitbating voor de Belgische spoorwegen: in 1857 waren er voor het eerst meer concessiespoorwegen dan rijksspoorwegen, en tegen 1870 was de verhouding 2,6 tegen 1. Precies in dat jaar begon de staat de concessielijnen terug te kopen: op slechts een handvol jaren kantelde de verhouding opnieuw, en tegen 1900 domineerden de rijksspoorwegen met een verhouding van 7,6 tegen 1 (zonder de buurtspoorwegen mee te rekenen).<sup>144</sup>

Waarom veranderde de staat van beleid tegenover de spoorwegen? Léon Avakian geeft drie redenen op: (a) Franse en Duitse kapitaalgroepen probeerden de concessies over te nemen; de staat beschouwde dit als niet minder dan een poging tot economische staatsgreep. (b) Sommige lijnen beconcurrerden de rijksspoorwegen dermate fel dat het voor de staat voordeliger werd om een terugkoopsom op tafel te leggen dan de verliezen te blijven incasseren. (c) De publieke opinie was voorstander van een eengemaakt spoorwegennet; daardoor zouden tevens gunstige lange-afstandstarieven kunnen gelden. Hetzelfde gold overigens voor het goederenvervoer, dat te lijden had onder de versnippering van het net.<sup>145</sup> Het gerucht in 1868 dat een Frans bedrijf, dat reeds het spoorwegennet van het Groothertogdom Luxemburg uitbaatte, nu ook een gedeelte van het Limburgse en Luikse net in concessie zou proberen te nemen, veroorzaakte grote internationale onrust (men vreesde annexatieplannen van Franse kant!)<sup>146</sup> en leidde tot het uitvaardigen van de wet van 23 februari 1869.<sup>147</sup> Deze wet verbood de concessiehouders om hun concessie door te verkopen zonder de goedkeuring van de Belgische overheid. Het lijkt de stellingen van Avakian te bevestigen. Maar een alternatieve verklaring kan overwogen worden, wanneer we de chronologie van een aantal overheidsmaatregelen nader beschouwen. Kon het toeval zijn dat de overheid in 1866 de wegentol afschafte, in 1867 de wetgeving op de *expropriation par zones* hervormde, in 1868 een goedkoop treinabonnement creëerde, in 1869 de wet op de concessiespoorwegen

<sup>143</sup> *Pasinomie*, 1843, p. 150.

<sup>144</sup> Avakian, *Le rythme de développement des voies ferrées en Belgique*, p. 480-482.

<sup>145</sup> Avakian, *Le rythme de développement des voies ferrées en Belgique*, p. 452.

<sup>146</sup> Luykx en Platel, *Politieke geschiedenis van België*, p. 144.

<sup>147</sup> *Pasinomie*, 1869, p. 18-24.

stemde, en in 1870 een nieuwe onteigeningswet stemde? Al deze initiatieven hadden twee zaken gemeen: ze gaven de staat bijkomende mogelijkheden tot controle over de wegen, het verkeer en de openbare ruimte, en ze hadden een sociale motivatie op de achtergrond. Het lijkt erop dat, naast de redenen die Avakian opsomde, de neiging van de overheid in deze periode om een controlebeleid te gaan voeren evenzeer als een factor in aanmerking dient genomen te worden. Daarenboven komt dat technisch gezien tegen 1870 alle winstgevende lijnen reeds in exploitatie waren. Toch wenste de staat om politieke redenen (ontsluiting van het platteland) dat er nog een tijdlang zou doorgegaan worden met het aanleggen van nieuwe lijnen. Concessies konden dit niet verwezenlijken.<sup>148</sup>

Een bijzonder aspect van het controlebeleid was de reglementering die ermee gepaard ging. De regels die de overheid oplegde aan de spoorweguitbatingen (en aan het openbaar vervoer in het algemeen), maar evenzeer aan de gebruikers ervan, hebben in historisch opzicht gefungeerd als een laboratorium voor de twintigste-eeuwse verkeersreglementeringen. Het eerste reglement verscheen op 10 februari 1857, en was enkel op de rijksspoorwegen van toepassing.<sup>149</sup> Het bevatte een aantal regels waaraan reizigers zich dienden te houden. Met het besluit van 16 mei 1862 werd het ook op de concessiespoorwegen van toepassing.<sup>150</sup> Het reglement van 1857 was een verre voorloper, want het volgende reglement verscheen pas op 21 april 1884, een maand voor de oprichting van de buurtspoorwegen.<sup>151</sup> Het was bestemd voor de tramwayconcessies, en bevatte drie reeksen bepalingen, voor de uitbaters, de reizigers en het publiek in het algemeen. De regels in dit uitgebreide reglement zouden in de loop van de jaren 1880 grosso modo worden overgenomen in de reglementen voor de buurtspoorwegen en de spoorwegen, respectievelijk op 30 april 1886<sup>152</sup> en 3 augustus 1887,<sup>153</sup> al bleven de treinreglementen enkel bepalingen voor de reizigers bevatten.<sup>154</sup> In de jaren 1890 werden deze drie reglementen alle herzien, namelijk op 12 februari 1893 voor de buurtspoorwegen<sup>155</sup>, op 4 april 1895 voor de spoorwegen<sup>156</sup>, en op 30 augustus 1897 voor de tramways.<sup>157</sup> Dat laatste reglement bevatte een aantal specifieke regels voor de elektrische trams die rond deze periode in opgang waren. De openbare vervoersdiensten buiten de spoorwe-

<sup>148</sup> Avakian, *Le rythme de développement des voies ferrées en Belgique*, p. 471.

<sup>149</sup> *Pasinomie*, 1857, p. 30.

<sup>150</sup> *Pasinomie*, 1862, p. 195-196.

<sup>151</sup> *Pasinomie*, 1884, p. 119-121.

<sup>152</sup> *Pasinomie*, 1886, p. 210-212.

<sup>153</sup> *Pasinomie*, 1887, p. 287-288.

<sup>154</sup> Regels voor de uitbaters waren niet echt nodig, aangezien de spoorwegen rechtstreeks bestuurd werden door de staatsadministratie, ofwel gebonden waren aan een concessiewetgeving waarin reeds regels voor de uitbating waren opgenomen. Dit in tegenstelling tot de tramways en buurtspoorwegen, die bestuurd werden door respectievelijk gemeentelijke concessies en een bijzonder staatsbedrijf. Regels voor het publiek in het algemeen, dat wil zeggen verkeersregels voor waar spoorwegen en gewone wegen elkaar raakten, werden voor wat de spoorwegen betrof uitgevaardigd in een aantal afzonderlijke besluiten. Zie verder.

<sup>155</sup> *Pasinomie*, 1893, p. 22-25.

<sup>156</sup> *Pasinomie*, 1895, p. 84-85.

<sup>157</sup> *Pasinomie*, 1897, p. 350-353.

gen kregen in deze periode geen afzonderlijke reglementering, dit in tegenstelling tot de wetgeving die tussen de beide wereldoorlogen tot stand zou komen voor de autobussen, autocars en taxi's. Hun steeds geringer wordende aantal in deze periode zal daar wel voor iets tussengezeten hebben. Opmerkelijk was dat het tramreglement van 1884, het tweede reglement na het treinreglement van 1857, regels voor de reizigers bevatte die sterk verschilden van deze van 1857. In de daaropvolgende reglementen werden beide reeksen bepalingen echter samengevoegd. Het treinreglement van 1887 voerde opnieuw enkele nieuwe bepalingen in, die in de loop van de jaren 1890 op hun beurt in de andere reglementen werden overgenomen. Het was duidelijk dat de treinreglementen enerzijds, en de buurtspoorweg- en tramreglementen anderzijds, vanuit verschillende administratieve hoek werden opgesteld. Het was langs de andere kant evenzeer duidelijk dat deze administraties met elkaar in contact stonden, en hun ervaring uitwisselden: de overheid voerde één enkel reglementeerbeleid naar het hele openbaar vervoer toe.

De reglementering voor de uitbaters was gedurende de gehele periode opmerkelijk stabiel. Van het dertigtal regels dat in het tramreglement van 1884 werd uitgevaardigd werden er slechts een vijftal min of meer grondig gewijzigd tegen 1897. Opmerkelijk was in eerste instantie een regel die niet opgenomen was: de verplichting om een nummerplaat te dragen, een bepaling die nochtans centraal stond in de verkeerswetgeving buiten de spoorwegen. De verklaring hiervoor is uiteraard te vinden in de structuur van de Belgische spoorweguitbatingen, waarbij telkens één traject één vaste uitbater kreeg. Op die wijze was de verantwoordelijke voor een bepaald spoorwegkonvooi natuurlijk bij voorbaat gekend. Ten eerste legden de reglementen een aantal technische eisen op, zowel aan de voertuigen (en de sporen waarop ze reden) als aan hun bemanning. De uitbaters waren verplicht de spoorwegen, en de wegbedding waarin ze liepen, in goede staat te houden, en de locomotieven – vooral voor wat de remmen betrof – regelmatig te laten nakijken door het personeel. Een locomotief mocht aanvankelijk niet meer dan drie voertuigen trekken, in de jaren 1890 werd dit evenwel versoepeld, mits toestemming van het ministerie. Er werd voorgeschreven hoe de voertuigen aan elkaar dienden vastgemaakt te zijn. Verder mochten de locomotieven geen vlammen, rook, stank, et cetera uitbraken, althans niet in gevaarlijke mate. De wielen, en bewegende onderdelen waar het publiek mee in contact kon komen, dienden een metalen beschermkap te dragen. De belangrijkste bepalingen waren evenwel deze rond de remmen en de verlichting. Zowel de locomotieven als elk afzonderlijk voertuig dienden voorzien te zijn van remmen en verlichting. Elk tuig diende in staat te zijn afzonderlijk te stoppen. De locomotief moest twee lantaarns vooraan dragen, die de weg zouden verlichten en tegelijk aan tegenliggers de breedte van de machine duidelijk maken. Elk voertuig afzonderlijk diende verlichting te dragen om de aanwezigheid ervan duidelijk te maken; daarenboven diende er ook binnen in de voertuigen verlichting beschikbaar te zijn voor de reizigers. De

verlichting werd gebruikt tussen zonsondergang en zonsopgang, en bij hevige mist. Deze bepalingen rond de verplichte aanwezigheid van remmen en lantaarns behoorden tot de meest vernieuwende van de reglementen. Deze regels zouden ook opduiken in de verkeersreglementen in de jaren 1890, waar ze fel gecontesteerd werden door de fiets- en automobiellegebruikers. Van de bemanning van de konvooien werd in essentie geëist dat ze in goede conditie (*condition d'aptitude*) en aanwezig waren. Van rijbewijzen was in deze periode nog geen sprake. Er diende een chauffeur en een mecanicien aanwezig te zijn, met daarnaast een aantal conducteurs waaronder een *chef-garde*. Deze laatste diende hoofdzakelijk toe te zien op het goede verloop van de reis; hij beschikte daartoe over middelen om signalen te geven (*trompe, sifflet...*) en de voertuigen te laten stilhouden. Eén wachter stond steeds achteraan het laatste voertuig om de chef-garde te verwittigen wanneer er iets misliep. Later werd deze vervangen door een toestel waarmee zowel reizigers als wachters de chef-garde konden waarschuwen. Erg merkwaardig was dat in 1897 de bepaling werd opgenomen dat chauffeur en mecanicien beiden dienden aanwezig te zijn wanneer het konvooi in beweging was ...

Naast deze technische voorschriften waren er een aantal regels die het verkeer in goede banen moesten leiden. De belangrijkste hier waren de bepalingen rond de snelheid. Buiten de bebouwde kom mocht er niet sneller dan 15 km per uur worden gereden. Voor de buurtspoorwegen, in 1886, werd dat evenwel op een wat realistischer 30 km per uur gebracht. Het tramreglement nam dit over in 1897. Binnen de bebouwde kom lag de maximumsnelheid op 10 km per uur. In 1897, toen de elektrische trams in het straatbeeld verschenen, werd dit opgevoerd naar 12 km per uur. Behalve dat dit zelfs voor 1897 een wel erg lage snelheid was, kwam daar nog bij dat de overheid niet over instrumenten beschikte om de snelheid te meten, zodat het wel erg twijfelachtig werd of de hogere snelheidsgrens in de praktijk iets zou veranderen. Daarenboven was bepaald dat de konvooien in straten waar er veel volk en druk verkeer was niet sneller dan stapvoets mochten voortgaan, en voorafgegaan moesten worden door een wachter om het publiek te waarschuwen. Tenslotte was er in algemene zin bepaald dat er vertraagd moest worden, telkens een trek- of rijdier tekenen van verschrikking vertoonde. Het was duidelijk dat deze samenleving een andere wijze kende van omgaan met snelheid, en dat de overheid de mogelijkheden die de nieuwe tuigen boden inzake snelheid niet wenste te exploiteren ten koste van de openbare leefomgeving.

Naast de snelheidsbepalingen waren er regels rond de signalisering en het achterlaten (stilstaan en parkeren) van de tuigen. De uitbaters waren verplicht om de spoorwegen, kruispunten, en gevaarlijke punten in het algemeen te voorzien van aanduidingen die het publiek attent moesten maken op het gevaar. Dat gold eveneens voor plaatsen waar aan de wegen werd gewerkt. In principe was stilstaan zowel als parkeren verboden voor de konvooien van het openbaar vervoer. Dat wil zeggen, de tuigen mochten onderweg enkel stil-

houden voor het hoogst noodzakelijke, dus op de haltes en bij probleemsituaties in het verkeer. Indien de voertuigen toch dienden achtergelaten te worden, bij defecten of bij ongevallen, gold een hele reeks voorschriften inzake signalisatie, bewaking, verlichting, etc. De overheid was vooral bevreesd voor het op hol slaan van de tuigen op hellingen.

Tenslotte bevatte dit hoofdstuk van de reglementen nog enkele bepalingen die de orde en de veiligheid van de reizen op het oog hadden, en die eerder leken thuis te horen bij de bepalingen voor de reizigers. De voertuigen moesten voorzien zijn van volgnummers, en van informatie inzake het aantal plaatsen en de klasse. Vanaf 1897 dienden ze ook een trajectschema (*itinéraire*) te bevatten. Daarnaast moesten op de stopplaatsen en in de voertuigen het tarief en een kopie van het reglement geafficheerd worden. Er mochten geen gevaarlijke of explosieve goederen vervoerd worden. En onder de omschrijving ordehandhaving werd het aan het personeel verboden om personen toe te laten die dronken waren, vervuild, die geladen wapens droegen, etc. Deze laatste bepalingen waren grotendeels overbodig, want dezelfde verbodsbepalingen werden even verder herhaald tegenover de reizigers. Ze konden het personeel bovendien in een paradoxale situatie brengen. Wanneer bijvoorbeeld een reiziger in dronken toestand werd aangetroffen en door de wachter beboet, dan moest deze laatste volgens de letter van de wet ook zichzelf beboeten wegens het toegelaten hebben van de reiziger in het voertuig. De betrokken bepalingen werden afgevoerd in het reglement van 1897.

De reglementering voor de reizigers diende verschillende keren uitgebreid en gewijzigd te worden. De gedragingen van menselijke wezens waren duidelijk minder gemakkelijk in regels te vatten dan de bewegingen van machines. Er waren twee soorten bepalingen te onderscheiden: deze die voorschreven hoe de reiziger zich tegenover de dienst moest gedragen, en deze die voorschreven hoe de reiziger zich tegenover de medereiziger moest gedragen. De eerste soort bevatte de meest voor de hand liggende bepalingen. Alle reglementen stelden dat de reiziger in het bezit diende te zijn van een reisbiljet, behalve – opmerkelijk – het tramreglement dat deze bepaling pas in 1897 invoerde. Het biljet diende bovendien geldig te zijn, en onbeschadigd. Specifiek voor treinen gold dat kinderen die niet gratis mochten meereizen eveneens een biljet dienden te bezitten, dat de trein moest verlaten worden langs de deur aan de rechterkant van de trein (bekeken vanuit de rijrichting), dat in compartimenten die aan dames waren voorbehouden zich enkel personen mochten bevinden die daar thuishoorden, en dat in de stations het publiek enkel de in- en uitgangen mocht gebruiken die voor hen bestemd waren. Specifiek voor de trams en buurttreinen gold dan weer dat de reizigers niet op het balkon mochten gaan neerzitten of blijven staan op de opstap, tegen de deuren leunen of de veiligheidsapparaten aanraken. Anderzijds gold het als hun recht dat ze de bestuurder aan eender welke halte konden laten stoppen. Specifiek voor de buurtspoorwegen gold dat de reizigers geen valse verklaringen mochten afleggen over de aard en hoe-

veelheid van de koopwaar die ze in hun bagage meedroegen. De buurtspoorwegen werden immers vaak gebruikt door boeren om in de stad hun producten te gaan verkopen. Het boerengezin, of een gedeelte ervan, stapte 's ochtends op de buurttrein, sjouwend met een zekere hoeveelheid koopwaar. In de stad aangekomen verkochten ze hun goederen, kochten met de opbrengst andere goederen in de winkels, en keerden 's avonds beladen terug.<sup>158</sup> Voor alle spoorwegen gemeenschappelijk gold dan weer dat de reiziger zich in de op het ticket aangeduide klasse moest bevinden, niet naar buiten mocht leunen, de locomotief evenmin als de bagagewagons mocht betreden, niet mocht opstappen noch de voertuigen verlaten wanneer deze in beweging waren, of vooraleer ze volledig tot stilstand waren gekomen, en niet van voertuig mocht veranderen tijdens de reis. Verder waren de reizigers verplicht om hun biljet te tonen wanneer de kaartjesknipper daarom verzocht, en zelfs om het af te geven. Om misbruiken met gebruikte biljetten tegen te gaan was het een tijdlang de gewoonte de reizigers bij het verlaten van het station te vragen hun gebruikte biljetten in te leveren. Tenslotte werd in algemene zin gesteld dat de reizigers verplicht waren de bevelen van het personeel op te volgen, en — komisch genoeg — dit personeel niet mochten misleiden zodat deze verkeerde instructies zouden geven.

Dit waren niet echt verrassende bepalingen, die gebruikelijk waren in elke dienstverlenende instelling. Veel minder voor de hand liggend waren de voorschriften die ervoor moesten zorgen dat de reizigers elkaar niet zouden hinderen, en een zo comfortabel mogelijke reis kennen. Deze regels en regeltjes waren soms op het randje van het vermakelijke af. Klassiekers waren het verbod om te roken, tenzij in de daartoe bestemde compartimenten,<sup>159</sup> het verbod om geladen wapens te dragen, om voorwerpen mee te nemen die de medepassagiers zouden kunnen hinderen of zelfs verwonden, om de vensters te openen “van de kant van waar de wind komt” tenzij de medereizigers hier unaniem mee instemden,<sup>160</sup> om dronken de voertuigen te betreden of in verregaande staat van vuilheid (*malpropreté évidente*). De regeling rond honden was eerder ingewikkeld. De grondregel was dat honden of andere (huis)dieren enkel mee in het voertuig mochten als ze zonder ongemak voor de medereizigers op de knieën van het baasje konden gehouden worden. Op de trein was het wat ingewikkelder: ten eerste moest er voor honden een bijzondere belasting betaald worden, en verder mochten dieren enkel binnen in compartimenten die daar speciaal voor aangeduid waren. Alleen kleine hondjes, in een mandje of op de knieën gehouden, ontsnapten aan deze laatste regel. Maar ook dan volstond een opmerking van een medereiziger om beestjelief te laten ophoepelen. Bovendien moesten de hondenmandjes vanaf 1895 voldoen aan de regle-

<sup>158</sup> Eric Vanhaute en Donald Weber, 'De einder wenkt, de straat getemd. Mobiliteit en verkeer', in Hendrik Ollivier (ed.), *Met licht geschreven. Foto's uit een eeuw dagelijks leven*, Gent, 1994, p. 174.

<sup>159</sup> In het tramreglement van 1884 gold nog een algemeen rookverbod, tegen 1897 schenen er rookcompartimenten voorzien te zijn geworden. In de treinreglementen gold het rookverbod niet voor derde klasse. Het gold echter wel in de wachtzalen.

<sup>160</sup> Deze laatste, moeilijk te bepalen specificatie verdween in latere reglementen.



mentaire afmetingen. Een andere klassieke regel was, merkwaardig genoeg, het verbod om te zingen. Dat men daarbij een bepaald genre van liederen op het oog had, blijkt uit het feit dat deze regel onmiddellijk gevolgd werd door het verbod op *propos malséants* of vuile praat. Ook het naar buiten gooien van voorwerpen was verboden. Specifiek voor tram- en buurt-treinreglementen waren het verbod om nog op te stappen op voertuigen die reeds volzet waren, de algemene bepaling dat geen daden mochten gesteld worden die de orde zouden verstoren of de dienst hinderen, en – alweer merkwaardig – het verbod om te drinken. Dat met dat laatste een bepaald soort van vloeistoffen werd geïmagineerd, zal wel duidelijk zijn. Het bleef niettemin een onhandige bepaling, die in 1897 alvast uit het tramreglement verdween. In dat laatste reglement dook dan weer de regel op dat de reizigers niet mochten spuwen, of het materiaal bevuilen of beschadigen. Specifiek voor de treinreglementen waren de bepalingen dat er geen bagage in de rekken mocht geplaatst worden die zou kunnen vallen en reizigers verwonden, dat er niet mocht geschreeuwd worden of agressieve gebaren gemaakt, en dat er zonder toestemming van de uitbaters geen goederen mochten verkocht worden. Ronduit macaber was de regel dat reizigers de voertuigen niet mochten betreden wanneer ze een besmettelijke ziekte droegen, *tenzij ze alleen in een compartiment gingen zitten*.<sup>161</sup>

Deze bepalingen ondergingen een zekere evolutie doorheen de jaren. Algemeen gesproken was er een verschuiving waar te nemen van eerder algemene, morele regels die een beroep deden op het gezond verstand van de reizigers, naar technisch gesofisticeerdere bepalingen die de betrokkenen eenvoudigweg geen keuze meer lieten. Illustratief hiervoor waren de bepalingen rond het roken op de treinen. Het reglement uit 1857 bevatte de hierboven geschetste regeling:

Art. 1er. Il est défendu:

[...] 5° De fumer dans les salles d'attente et dans les voitures des deux premières classes, sauf dans les compartiments qui sont spécialement réservés pour cet usage [...].<sup>162</sup>

Het volgende treinreglement, uit 1887, herhaalde deze bewoordingen in licht gewijzigde zin, maar voegde daar een veelzeggende bepaling aan toe:

Art. 2. Il est défendu:

[...] C. De fumer dans les salles d'attente de 1re et 2e classe, ainsi que dans les voitures ou compartiments réservés aux non-fumeurs.

Cette défense s'applique également alors que le voyageur se trouverait seul ou avait reçu des autres voyageurs l'autorisation de fumer.<sup>163</sup>

De bijgevoegde bepaling in het tweede reglement vertelt ons iets over de wijze waarop de gebruikers van de treindiensten gereageerd hadden op de eerste bepaling. Ze suggereert reacties van het gezond verstand. De regel was bedoeld om medereizigers die hinder konden ondervinden van de rookwolken te beschermen. Dat ging niet meer op wanneer de

<sup>161</sup> Reglement van 3 augustus 1887, artikel 4 C, tweede alinea: "Une personne affectée de semblable maladie [maladie contagieuse] n'est admise à voyager que dans un compartiment qu'elle occupe seule ou avec ceux qui sont chargés de veiller sur son transport" (*Pasinomie*, 1887, p. 287).

<sup>162</sup> *Pasinomie*, 1857, p. 30.

<sup>163</sup> *Pasinomie*, 1887, p. 287.

roker zich alleen in de ruimte bevond, of wanneer de medeaanwezigen verklaarden dat er van hinder geen sprake was. Klaarblijkelijk hadden treingebruikers geoordeeld dat het volstond wanneer ze de intentie achter de regelgeving respecteerden. Deze treingebruikers reserveerden zichzelf het recht om de reglementering te benaderen als zelfstandige wezens met moreel onderscheidingsvermogen. Dat was niet naar de zin van de administratie, die verkoos om de regelgeving op exact-technische wijze te hanteren, en daarbij de gebruikers niet de keuze toeliet van een morele beoordeling van de intenties achter de regels. Overigens hoeft deze analyse niet als pejoratief over te komen. Er waren evidente nadelen verbonden aan de morele benadering van de reglementen: niet enkel konden reizigers moreel gedwongen worden door een rooklustige medereiziger, maar het maakte het tevens voor de administratie — die verondersteld werd de regels te beheren — erg moeilijk om de situatie te beoordelen. Wel had de technische benadering voor de administratie het voordeel dat het hun controlerende macht aanzienlijk versterkte. Deze evolutie van een morele naar een technische controlestrategie toonde zich in vele bepalingen. Ze zou in de eerste helft van de twintigste eeuw, naarmate de administratie over steeds meer wettelijke, financiële en institutionele middelen ging beschikken, de standaard worden.

De reglementering voor de andere weggebruikers en het publiek in het algemeen breidde zich tussen 1857 en 1897 stelselmatig uit. Enkel de tram- en buurttreinreglementen bevatten bepalingen in deze categorie. In 1884 werd bepaald dat de weggebruikers de sporen dienden te verlaten zodra een aankomende tram hen daartoe een signaal zou geven. Verder dat er geen voorwerpen op de sporen mochten geplaatst worden, en dat de sporen niet mochten beschadigd worden, of de dienst gehinderd. Grappig was tenslotte was de bepaling: “[i]l est défendu de suivre les voitures et les locomotives en marche et s’y attachant de quelque façon que ce soit.”<sup>164</sup> De meeste regels spoorden de andere weggebruikers aan tot voorzichtigheid. Zij dienden weg te blijven van de sporen indien deze op een afzonderlijke bedding waren aangelegd (dat gold niet voor voetgangers indien de sporen op het trottoir waren aangelegd); de sporen stapvoets over te steken zonder stil te houden, de oversteekplaatsen te gebruiken, en laadactiviteiten op de sporen tot een minimum te beperken. Bij het verlaten van de oprit diende uitgekeken te worden voor naderende konvooien. Bij het naderen van buurttreinen, of in de nabijheid van stopplaatsen dienden weggebruikers stapvoets te gaan en zonodig hun paarden bij de teugels te houden. Min of meer komisch waren de bepalingen dat het verboden was om in de seinpalen te klimmen, om valse signalen langs de sporen te plaatsen, of om met wagens hoger dan 5,50 meter onder de elektrische tramkabels door te rijden. Deze laatste regels, hoewel ze golden voor alle weggebruikers, konden niet echt als een embryonale verkeersreglementering beschouwd worden: ze waren louter gericht op het beschermen van de spoorwegdiensten. In de treinwetgeving werden eveneens

<sup>164</sup> *Pasinomie*, 1884, p. 121.

regels gesteld voor de andere weggebruikers, deze bevonden zich in afzonderlijke besluiten. Het besluit van 23 juli 1878 dwong de voertuigen die het stationsterrein wilden betreden voor laad- en losactiviteiten de toelating van de stationschef aan te vragen.<sup>165</sup> De voornaamste regels voor de andere weggebruikers lagen vast in de besluiten van 5 mei 1835 en 16 januari 1835, die reeds eerder werden besproken. Op 22 maart 1879 werden deze aangevuld met een besluit op de particuliere oversteekplaatsen,<sup>166</sup> en op 20 mei 1895 vervangen door een nieuw besluit.<sup>167</sup> Hierin werd voornamelijk herhaald dat de toegang tot de spoorwegen verboden was voor het publiek, dat de oversteekplaatsen niet mochten gebruikt worden wanneer een trein in aantocht was, en dat de sporen niet beschadigd mochten worden. Ook deze bepalingen waren eerst en vooral ingegeven door de wens om de spoorwegdiensten te beschermen.

Deze reglementen waren niet zozeer inhoudelijke voorlopers van het verkeersreglement van 1899, dat waren eerder de lokale fiets- en verkeersreglementen die in het volgende hoofdstuk aan bod zullen komen. Maar ze leerden de staatsadministratie een apparaat van regelgeving en instellingen uit te bouwen waarmee een volledige verkeerssector kon gecontroleerd worden. Toen fiets en automobiel het verkeer op de gewone wegen opnieuw aanzwengelden in de jaren 1890, was het nog maar een kleine stap om de reglementaire benadering van het openbaar vervoer uit te breiden naar het individuele verkeer. In de loop van de twintigste eeuw zou de reglementering van het openbaar vervoer herhaaldelijk fungeren als een wettelijk laboratorium waarin nieuwe regels werden uitgetest, uitgewerkt, en daarna uitgebreid naar het individuele verkeer.

## 1.4 Fietspaden en fietsreglementen

---

In 1891 waren vooral de wegen in het noorden van het land in erbarmelijke staat<sup>168</sup>. De kasseywegen van Vlaanderen werden steeds hinderlijker naarmate het aantal fietsers toenam, en het was geen toeval dat het precies een Oostendse leraar was die het initiatief nam om hier tegen te ageren. Roger de Goeij was een 34-jarige jonge leraar Vlaams en Engels aan het atheneum van Oostende. Hij was daarnaast nog schrijver, liberaal, mysticus, anglofiel en vooral een visionair.<sup>169</sup> De Goeij stuurde begin 1891 een artikel naar het toonaangevende fietstijdschrift *Le Cycliste Belge* onder de titel *La question des routes*, het begin van een lange reeks

<sup>165</sup> *Pasinomie*, 1878, p. 241. Het besluit van 2 september 1878 (*Pasinomie*, 1878, p. 284-285) maakte dit reglement toepasselijk op de concessiespoorwegen. Het besluit van 31 december 1899 (*Belgisch Staatsblad*, 7/1/1900, p. 57-58) verving beide vorige besluiten.

<sup>166</sup> *Pasinomie*, 1879, p. 43-44.

<sup>167</sup> *Pasinomie*, 1895, p. 173.

<sup>168</sup> H[enri] Bossut, *Guide pratique du vélocipédiste pour les provinces de Namur, Luxembourg, Liège, une partie du Limbourg belge et du Limbourg hollandais, les Ardennes françaises et les provinces rhénanes*, Brussel, 1891, kaart in bijlage.

<sup>169</sup> Francis Lauters, *Les débuts du cyclisme en Belgique (Souvenirs d'un vétéran)*, Brussel, 1936, p. 135-137.

van artikels waarin een visionair gedachtegoed voor de toekomst van het Belgische wegenet werd uitgewerkt. Tussen februari en juni 1891 verschenen in totaal dertien bijdragen<sup>170</sup> waarin de Goeij, na een algemeen overzicht van de toestand der wegen, de voordelen van het cyclisme opsomde vanuit respectievelijk militair, industrieel, administratief en journalistiek oogpunt, en de voordelen die een beter wegdek zou kunnen bieden, afgesloten door een aanval in regel op de administratie van Bruggen en Wegen. De Goeij stelde het probleem als volgt:

Certes, quand il fait très sec, il est possible d'aller en bicyclette, (mais en bicyclette seulement) sur les accotements des routes pavées. Encore, ne le fait-on pas sans force dangers: les racines traîtresses semblent surgir du sol sous l'appel des roues et les chutes malheureuses ne se comptent plus. Est-ce là du tourisme?

Le tourisme ne suppose-t-il pas une certaine sécurité, permettant au regard d'errer à l'aventure et à l'esprit de jouir dans une liberté relative des tableaux variés que les yeux charmés lui communiquent?<sup>171</sup>

Verwijzend naar de op dat ogenblik aan de gang zijnde discussies rond het algemeen stemrecht, riep de Goeij de fietsers op de *mètre de voie cyclable universel et obligatoire* te eisen.<sup>172</sup>

Daarbij lanceerde hij een stoutmoedige gedachte: in ruil voor dit zogeheten burgerrecht zouden de fietsers zich bereid moeten verklaren een fietsbelasting te aanvaarden, waarvan de opbrengst moest gebruikt worden om de fietspaden aan te leggen. De Goeij speelde een gevaarlijk spel: de affectatie van belastinggelden aan bijzondere doeleinden was voor de autoriteiten principieel onaanvaardbaar, maar de gedachte aan een nieuwe belasting kon wel eens inspirerend werken. Maar zijn idee was nieuw en opwindend, bood de fietsersbeweging een krachtige argumentatie om drukking te gaan uitoefenen en actie te voeren, en het machtige panorama van de wegenproblematiek dat hij in zijn artikelenreeks ontvouwde, was indrukwekkend en liet de jonge fietsersbeweging geenszins onberoerd. De Goeij bezorgde het nieuwe, toeristische cyclisme niets minder dan een ideologisch actieprogramma waarrond de fietsersbeweging kon verenigd worden. Hoewel het principe van fietsbelasting in ruil voor fietspaden begrijpelijkerwijs door de overheid op weinig enthousiasme werd onthaald, werkte zijn visie op de wegen fundamenteel innoverend. Voor het eerst werd het wegenet niet als een loutere praktische noodzaak voor het (economische) welzijn van de gemeenschap voorgesteld, maar als een individueel recht in se. Goede, berijdbare wegen gingen deel uitmaken van het pakket van vrijheden en rechten waarop een burger aanspraak kon maken. De ontwikkeling van de persoonlijkheid van het vrije individu omvatte voortaan ook het recht om zich in ruimtelijke zin te ontplooien.

In de drie laatste artikels publiceerde de Goeij een ontwerp van statuten voor een vereniging die hij dan nog *Ligue pour l'amélioration des routes belges* noemde. De Goeij, die een ver-

<sup>170</sup> Verschenen onder het pseudoniem *Luctor et Emergo* in *Le Cycliste Belge*, in 13 afleveringen tussen 19 februari en 18 juni 1891. Deze artikels werden door de Ligue Nationale pour l'Amélioration des Routes in 1892 gebundeld in een brochure onder de titel *La question des routes*. Daarna verschenen nog eens achttien bijdragen onder de titel *A propos de la question des routes*.

<sup>171</sup> *Le Cycliste belge*, 19/2/1891, p. 1.

<sup>172</sup> *Le Cycliste belge*, 26/2/1891, p. 2.

blijf in Engeland achter de rug had van 1876 tot 1880, kende de reeds langer bestaande Engelse *Roads Improvement Association*, gesticht in 1886.<sup>173</sup> Zijn artikelenreeks werd fel opgemerkt in de fietsersbeweging, niet in het minst bij de journalisten van *Le Cycliste Belge*, dat de Goeij een publicatieforum had geboden. De auteur bleek een grote visionaire geest te zijn, maar een belabberd organisator. De door hem voorgestelde vereniging kwam er ook, maar niet op zijn initiatief. Het waren een drietal medewerkers van het fietstijdschrift die uiteindelijk de stichtingsvergadering bijeenriepen. Dat verliep op vrij louche wijze. De stichtingsvergadering werd per brief aangekondigd aan de geïnteresseerden voor 13 juli 1891. Deze datum werd vervolgens onverwacht vervroegd naar 9 juli, aangekondigd in een bericht dat verscheen in het nummer van *Le Cycliste Belge* dat eveneens op 9 juli gedateerd was. Een week later bleek het bestuur exclusief uit journalisten van het betreffende fietstijdschrift te bestaan. Het ging om César Denis, die zichzelf de titel van *eeuwig secretaris* had toegekend, de bekende fietsjournalist Léon Dommartin (gekend onder zijn pseudoniem Jean d'Ardenne), tweede secretaris, en Charles Demaret, penningmeester. Géén Roger de Goeij, die officieus wel als voorzitter erkend werd, maar zich blijkbaar minder aangetrokken voelde door de aardse werkelijkheid van het verenigingsleven.<sup>174</sup>

Deze wat merkwaardige stichtingskroniek moet gezien worden in het licht van de toenmalige verhoudingen binnen de fietswereld. *Le Cycliste Belge* probeerde een onafhankelijke koers te varen tegenover de al langer bestaande fietskoepel, de *Ligue Vélocipédique Belge*, en loerde op een kans om in het immer ruziemakende wereldje van de fietsclubs een vaste stek te veroveren. Sinds de succesvolle stichting van een *Touring Club* in Frankrijk in 1890 oriënteerde het tijdschrift zich op de snel aangroeiende groep van toeristen binnen de fietsersbeweging. De sterker op het sporting gerichte *Ligue Vélocipédique Belge* kreeg reeds enige tijd het verwijt precies deze groep te verwaarlozen, maar pretendeerde niettemin de hele fietswereld te willen overkoepelen. Hoewel dit niet de Goeijs bedoeling was, zag de ploeg van *Le Cycliste Belge* de kans schoon om een eigen fietsersvereniging op te richten.

De oude *Ligue* reageerde furieus op wat zij als een staatsgreep binnen de wielwereld beschouwde. Uiteraard hield de groep van de *Ligue Nationale pour l'Amélioration des Routes* vol dat zij in geen geval de *Ligue Vélocipédique Belge* zouden beconcurreren, dat zij er andere doelstellingen op na hielden, en dat er plaats was voor twee verenigingen in het cyclisme, maar het lidgeld werd op een bijzonder aantrekkelijk niveau gehouden (één frank per jaar), en de nieuwe vereniging telde in een mum van tijd 150 leden.<sup>175</sup>

De *Ligue Nationale pour l'Amélioration des Routes* had het nochtans moeilijk om haar doelstellingen waar te maken. Pas na drie maanden hield zij haar eerste actie. Naar de media

<sup>173</sup> *Le Cycliste belge*, 4/6/1891, p. 2-3, 11/6/1891, p. 2-3, 18/6/1891, p. 3-4, 7/4/1892, p. 235-236 en 7/1/1892, p. 63-64. Eveneens in 1892 werd in de U.S.A. de *National League for Good Roads* gesticht (John Rae, *The Road and the Car in American Life*, Cambridge, 1971, p. 31).

<sup>174</sup> *Le Cycliste belge*, 9/7/1891, p. 2 en 16/7/1891, p. 8.

<sup>175</sup> *Le Cycliste belge*, 30/7/1891, p. 2 en 20/8/1891, p. 3.

werd een manifest opgestuurd onder de titel *Appel aux cyclistes* waarin de vereniging zichzelf voorstelde:

Le but de la *Ligue* est d'obtenir un entretien *décent* des routes, une amélioration *sérieuse* des accotements, afin de les rendre praticables aux cyclistes. Nos réclamations visent surtout les routes de Brabant, des Flandres, de la province d'Anvers, toutes les grandes voies pavées, qui depuis l'établissement des railways sont laissées dans un état d'abandon absolu.<sup>176</sup>

Het manifest werd gepubliceerd in onder meer *Le Bien Public*, *L'Étoile Belge*, *La Réforme*, *La Chronique* en *La Meuse*. Verder beperkte de vereniging zich er voor de rest van 1891 toe om enkele petitie's te steunen, een officieel orgaan te kiezen (uiteeraard *Le Cycliste Belge*) en een netwerk te plannen van *délégues*, waarover verder niets meer werd vernomen. Pas tegen het einde van het jaar werd een eerste bijeenkomst voor de leden gepland, maar enkel voor de Brusselse leden. De bijeenkomst werd zoals gebruikelijk met de nodige omzichtigheid aangekondigd, en bleek vooral de oude getrouwen gelokt te hebben. Een congres werd gepland, waarover verder niets meer vernomen werd.<sup>177</sup>

Toch bleek de *Ligue Nationale pour l'Amélioration des Routes* weerklink te krijgen tot in het parlement. Léon De Bruyn, die onder de opeenvolgende katholieke regeringen van Beernaert, de Burlet, de Smet de Naeyer en Vandenpeereboom gedurende liefst elf jaar onafgebroken minister van Openbare Werken zou blijven, stelde zich meteen neutraal op tegenover het cyclisme. Het feit dat in de door burgers bevolkte fietsersverenigingen nogal wat stemmen verzameld lagen, zal hier wel niet vreemd aan geweest zijn. Daarnaast stond de minister bekend als een beminnelijk man, die de gewoonte had problemen op te lossen door iedereen reeds bij voorbaat gelijk te geven. De Bruyn huldigde het neutrale standpunt "als de fietsers de weg gebruiken, is de weg er ook voor hen," maar liet zich maar erg langzaam overhalen om de rijkswegen te voorzien van fietspaden.

Op 14 augustus 1891 bracht de Luikse liberaal-progressieve volksvertegenwoordiger Ferdinand Fléchet, ingenieur en bedrijfsleider, voor het eerst de fiets ter sprake in het parlement. Naar aanleiding van een begrotingspost bestemd voor de verbetering der wegen vroeg hij speciaal rekening te houden met fietsen bij de wegeaanleg. Concreet beweerde Fléchet te reageren op een campagne van het fietstijdschrift *Le Cycliste Belge* waarin geijverd werd voor de *voie cyclable*. Hij verwees expliciet naar de recent opgerichte *Ligue Nationale pour l'Amélioration des Routes*. De toon van zijn pleidooi was opvallend defensief:

Les vélocipèdes et les cycles ne sont plus simplement des objets de luxe ou d'agrément, mais aussi des appareils de locomotion fort utiles.

Nous ne sommes plus à l'époque où un journal français pouvait lancer cette boutade peut-être plus plaisante que méchante: Les vélocipédistes ne sont que des imbéciles à roulettes. Aujourd'hui tout le monde va en vélocipède: avocats, ingénieurs, commerçants, industriels, notaires, oui, jusqu'aux graves notaires, qui utilisent les vélocipèdes.<sup>178</sup>

<sup>176</sup> *Le Cycliste belge*, 1/10/1891, p. 2. Cursivering in origineel.

<sup>177</sup> *Le Cycliste belge*, 1/10/1891, p. 7, 15/10/1891, p. 6, 22/10/1891, p. 2, 29/10/1891, p. 2, 12/11/1891, p. 2, 19/11/1891, p. 2, 26/11/1891, p. 2 en 3/12/1891, p. 2 en 20.

<sup>178</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 14/8/1891, p. 1847 (Fléchet) en p. 1885 (De Bruyn). *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 30/6/1908, p. 274.

Fléchet wees op het belang van de fiets als nuttig vervoermiddel, op *les nombreux progrès dans diverses branches de notre activité nationale*, en op de diensten die de fiets kon bewijzen aan Bruggen en Wegen, de posterijen en zelfs het leger. Minister De Bruyn bleek zeker niet negatief te staan tegenover de fietsersbeweging (“malgré toutes mes sympathies pour leur corporation”) maar vond haar vraag financieel onrealiseerbaar. Hij legde uit dat een gemiddelde weg bestond uit een kasseistrook in het midden, aan weerszijden voorzien van een berm, voor wagens aan de ene kant en langs de andere zijde voor voetgangers. De aanleg van een derde berm voor fietsers zou te kostelijk worden.

Fléchet was zelf geen fietser, en stond klaarblijkelijk niet in persoonlijk contact met de fietsersbeweging. Onder zijn jongere familieleden waren echter wel talrijke fietsers, en hij kende de standpunten van de fietsersbeweging grondig uit de fietspers. Het bestuur van de Ligue Nationale pour l’Amélioration des Routes was zelf enigszins verbaasd over de steun van een dergelijk hooggeplaatst figuur, maar begroette deze uiteraard met vreugde.<sup>179</sup>

Daarnaast bleef de vereniging maar groeien, tegen einde 1891 telde zij reeds een 450-tal leden, waarmee zij stilaan een rol naast de Ligue Vélocipédique Belge kon beginnen opeisen.<sup>180</sup> Het voornaamste wapenfeit van 1892 was de publicatie van een bundeling van de Goeijs artikels in een brochure, die in januari op vijfduizend exemplaren werd verspreid onder de pers, en onder politici op diverse bestuursniveaus.<sup>181</sup> De actie vond opnieuw weerklank op hoog niveau. In februari volgde een nieuwe interventie in de Kamer, ditmaal door de Brusselse liberaal Armand Anspach-Puissant, en verklaarde minister van Openbare Werken De Bruyn zich zowaar bereid om een stuk fietspad te voorzien in de nieuwe weg Groenendaal-Tervuren.<sup>182</sup>

Met dit alles begon de Ligue Vélocipédique Belge zich stilaan zorgen te maken. Op 3 maart 1892 deed de vooraanstaande Leuvense cyclist Raoul Claes een opgemerkte démarche: hij vroeg het lidmaatschap aan van de Ligue Nationale pour l’Amélioration des Routes, zichzelf uitdrukkelijk presenterend als *un des plus anciens et fervents adepts de la « Ligue Vélocipédique Belge »*, stelde daarbij dat de beide Liges één zouden moeten worden, en verzocht secretaris Denis zelf om zijn lidmaatschapsaanvraag voor te dragen. Na enkele weken verbaasde stilte, trad de Goeij zelf nog eens naar voren en verklaarde begin april dat de beide Liges aan dezelfde kant streden. De Ligue Vélocipédique Belge trad nu in actie. Op 24 april besliste het bestuur om stappen te nemen tot een fusie. Drie dagen later kwam een speciaal voor de gelegenheid samengesteld *Comité pour l’amélioration des routes* bijeen. Er werd beslist om een topontmoeting te regelen tussen de leiders van beide Liges. Op 9 juni resulteerde dit in een wederzijds akkoord: het Comité des routes van de Ligue Vélocipédique Belge

<sup>179</sup> *Le Cycliste belge*, 17/12/1891, p. 29-32.

<sup>180</sup> *Le Cycliste belge*, 26/11/1891, p. 2.

<sup>181</sup> *Le Cycliste belge*, 14/1/1892, p. 74.

<sup>182</sup> *Le Cycliste belge*, 4/2/1892, p. 105, *Parlementaire Handelingen Kamer*, 12/2/1892, p. 612.

werd ontbonden en zijn bevoegdheden overgeheveld naar de Ligue Nationale pour l'Amélioration des Routes. Daartegenover werd het bestuur van de laatste Ligue uitgebreid met de voorzitter en het hoofd van de toeristische dienst van de Ligue Vélocipédique Belge, en uiteraard ook Raoul Claes. De fusie was een feit.<sup>183</sup> De grote verliezer was uiteraard Le Cycliste Belge, die een woedende redactionele reactie publiceerde op de overstap. Zonder namen te noemen, klonk het: "Le transfuge est doublement dissident ; et l'ennemi de ceux qu'il quitte et l'ennemi de ceux qu'il joint."<sup>184</sup> Voor de beide Ligues kwam de vereniging echter goed uit. De Ligue Vélocipédique Belge had het gevaar bezworen om gemarginaliseerd te worden tegenover de grote groep toeristische fietsers, en het wat slabakkende bestuur van de Ligue Nationale pour l'Amélioration des Routes had aanzienlijk aan slagkracht gewonnen. Vooral Raoul Claes wierp zich op als de grote voortrekker van de drukingsbeweging. Reeds in dezelfde maand juni van 1892 werd onder zijn impuls een status quaestionis opgesteld van het wegnnet en verspreid onder politici.<sup>185</sup>

De Ligue Nationale pour l'Amélioration des Routes richtte haar acties nu vooral naar de provincies: daar leek haar principe fietsbelasting in ruil voor fietspaden het meeste kans te maken. Begin juli werd een intense campagne naar alle provincieraden gevoerd. Inderdaad namen niet minder dan vijf van de negen provincies nog diezelfde maand de beslissing om een fietsbelasting in te voeren. Geen enkele provincie voegde hier echter de beslissing aan toe om de opbrengst ervan aan fietspaden te besteden ... De teleurstelling bij de Ligue Nationale pour l'Amélioration des Routes was groot.<sup>186</sup>

Het agendapunt van de fietsbelasting werd om geheel andere redenen aan de provincies voorgelegd. De wetten van 27 november 1891 op de openbare onderstand en op de landloperij verplichtten de provincies om bij te dragen in de financiering van de in deze wetten voorziene instellingen. Deze wetten horen thuis in het bredere kader van de sociale politiek die op het einde van de negentiende eeuw onder de katholieke regering Beernaert in een versnellingsperiode was aanbeland.<sup>187</sup> In de loop van juli 1892 werd aan alle provincieraden een aantal voorstellen voorgelegd om bijkomende fiscale inkomsten te creëren. Geviseerd werden onder meer, naast een verhoging van de opcentiemen: naamloze vennootschappen, honden, fietsen, luxekoetsen, tabak, enzovoort. De fietsbelasting hing dus in de lucht, ook los van de voorstellen van de Ligue Nationale pour l'Amélioration des Routes. Bovendien

<sup>183</sup> *Le Cycliste belge*, 3/3/1892, p. 159, 7/4/1892, p. 235-236, 14/4/1892, p. 242, 21/4/1892, p. 249 en 16/6/1892, p. 348, *Revue Vélocipédique Belge*, 1/5/1892, p. 245 en 17/4/1892, 16, p. 218, Lauters, *Les débuts du cyclisme en Belgique*, p. 119-123.

<sup>184</sup> *Le Cycliste belge*, 23/6/1892, p. 362-363.

<sup>185</sup> *Revue Vélocipédique Belge*, 3/7/1892, p. 2.

<sup>186</sup> *Revue Vélocipédique Belge*, 17/7/1892, p. 33 en 14/8/1892, p. 100-101.

<sup>187</sup> Wim Depreeuw, *Landloperij, bedelarij en thuisloosheid: een socio-historische analyse van repressie, bijstand en instellingen*, Antwerpen, 1988, p. 362-365 en p. 387-388.



zal het feit dat in Frankrijk in juni 1892 voor het eerst een fietsbelasting werd ingevoerd ook wel niet zonder belang geweest zijn.<sup>188</sup>

In vijf provincies werd het principe van de fietsbelasting in juli 1892 aanvaard: Luik, Antwerpen, Henegouwen en de beide Vlaamse provincies. In Brabant en Namen, zoals hoger gesteld, kwam het niet ter sprake. In Limburg en Luxemburg werd het afgewezen, in beide gevallen zonder verdere motivatie.<sup>189</sup> Enkel de provincie Antwerpen, waar cyclisten duidelijke aanwezig waren in de provincieraad, was bereid om een kleine stap te zetten in de richting van de wensen van de Ligue Nationale pour l'Amélioration des Routes. Aansluitend op het belastingreglement (maar los ervan) werd een bepaling goedgekeurd waarin gesteld werd dat "een zijweg [berm] der provinciale banen [...] vastgesteld is aan de voetgangers en aan de trapwielrijders voorbehouden; het verkeer van rijtuigen, wagens, paarden of vee is er op verboden." Over toewijzing van de belastingopbrengst aan de constructie van fietspaden werd niet gerept.<sup>190</sup> In Henegouwen en West-Vlaanderen legden eveneens cyclisten het voorstel voor om de opbrengst aan fietspaden te besteden, in Henegouwen werd daarbij uitdrukkelijk gesteld dat het om een voorstel van de Ligue Nationale pour l'Amélioration des Routes ging. Het werd echter beide malen verworpen.<sup>191</sup> In Luik en Oost-Vlaanderen kwam het voorstel niet ter sprake, maar beide provincies reageerden wel schriftelijk op het verzoek dat begin juli door de Ligue Nationale pour l'Amélioration des Routes aan de provincies werd bezorgd: Luik vond dat de wegen al goed genoeg waren om op te fietsen, en Oost-Vlaanderen wenste een initiatief van het ministerie af te wachten.<sup>192</sup>

In de vier provincies die de belasting niet goedkeurden in juli 1892 vond de Ligue Nationale pour l'Amélioration des Routes al evenmin veel gehoor. Limburg en Luxemburg voerden de fietsbelasting in de loop van 1893 toch in.<sup>193</sup> Bij geen van beide was een spoor te vinden van invloeden van de fietstersbeweging. De provincie Namen voerde ook in 1893 geen fietsbelasting in, maar de reden daarvoor was dat de eveneens in financiële nood verkerende stad Namen de provincie was voor geweest en reeds een gemeentelijke fietsbelasting had

<sup>188</sup> Richard Holt, 'The bicycle, the bourgeoisie and the discovery of rural France, 1880-1914', *British Journal of Sports History*, ii, 1985, nr. 2, p. 128.

<sup>189</sup> *Procès-verbaux des séances du Conseil provincial de Limbourg*, 22/7/1892, p. 372-377, *Exposé de la situation administrative de la Province de Luxembourg*, 1892, p. 28.

<sup>190</sup> *Procès-verbaux des séances du Conseil provincial d'Anvers*, partie officielle, 22/7/1892, p. 185-186 en 27/7/1892, p. 221-230, partie non-officiële, 22/7/1892, p. 400 en 27/7/1892, p. 482-518.

<sup>191</sup> *Procès-verbaux des séances du Conseil provincial du Hainaut*, partie officielle, 19/7/1892, p. 91-94, 22/7/1892, p. 114-117 en 26/7/1892, 119-128, partie non-officiële, 19/7/1892, p. 123-137 en 26/7/1892, p. 233-239. *Procès-verbaux des séances du Conseil provincial de la Flandre occidentale*, partie officielle, 28/7/1892, p. lxxxv-lxxxvi en 29/7/1892, p. cii, partie non-officiële, 29/7/1892, p. 436-437 en p. 512-528 (rapports).

<sup>192</sup> *Procès-verbaux des séances du Conseil provincial de Liège*, partie officielle, 20/7/1892, p. 118, 21/7/1892, p. 135-139 en 22/7/1892, p. 156. *Officiële processen-verbaal en stenografisch verslag der zittingen van den provincieraad van Oost-Vlaanderen*, 26/7/1892, p. 620-623 en 625-626, 1/12/1892, p. 670-687 en 699-706. *Revue Vélocipédique Belge*, 24/9/1893, p. 1063-1064 (Oost-Vlaanderen) en 8/10/1893, p. 1110 (Luik).

<sup>193</sup> *Verslagen der zittingen van den Provincialen raad van Limburg*, 13/7/1893, p. 143-149 en 18/7/1893, p. 241-247. *Exposé de la situation administrative de la Province de Luxembourg*, 1893, p. 24.

ingevoerd. Buiten de stad Namen waren er zo goed als geen fietsers in de provincie, en de provincieraad voelde er niets voor om de Naamse fietsers twee maal te belasten.<sup>194</sup>

Het is interessant om hierbij na te gaan hoe de provincieraadsleden de fietsbelasting motiveerden. Eerst en vooral was er discussie over de grond van de belasting: moest deze opgelegd worden aan de fiets of aan de fietser? Verschillende provinciebesturen legden het voorstel neer om de fietser te belasten, maar enkel in Antwerpen, en later in Limburg (dat het Antwerpse reglement overnam), werd dit ook goedgekeurd. De andere provincies belastten de fiets, ongeacht wie er op reed (al sloten verschillende provincies kinderfietsen uit, evenals fietsen gebruikt door ambtenaren in het kader van hun beroep). Twee associaties stonden tegenover elkaar. In het ene geval werd het fietsen geassocieerd met de jacht, en moest de fietser een fietsvergunning op zak hebben zoals de jager een jachtvergunning. Het cyclisme werd hier dus als een loutere ontspanningsbezigheid beschouwd. De meeste provincies maakten echter een andere associatie, en wensten het regime in te stellen dat ook voor luxekoetsen gold: de eigenaar werd dan belast per fiets. Rijkere cyclisten, die er meerdere fietsen op nahielden, werden dus verschillende malen getaxeerd. De arbeider daarentegen die zich één enkele fiets aanschafte om naar het werk te peddelen, werd maar één keer belast. In deze visie werd er dus rekening mee gehouden dat de fiets na verloop van tijd ook een utilitaire functie zou krijgen.<sup>195</sup> Dat belette niet dat ook in het laatste geval het cyclisme nog zo goed als algemeen als een luxe werd beschouwd. In Henegouwen klonk het als volgt:

[Le vélodrome] jouit d'une vogue peu commune et occupe une place importante dans le roulage. Il a ses courses, ses cercles, ses congrès, sa presse, il a beaucoup d'exigences déjà, pas mal de prétentions, il écrase même les passants, bref, il porte tous les signes de la jeunesse, de la vitalité, de l'aisance, rendons-lui donc justice, Messieurs, et demandons lui... 10 francs.<sup>196</sup>

In Oost-Vlaanderen werd het wat minder ludiek uitgedrukt:

L'imposition, dont le principe a été voté en votre session ordinaire du mois de juillet dernier, atteint l'aisance dans une de ses manifestations non équivoques et frappe un genre de sport nouveau qui fait un large usage de la voirie publique, au préjudice, parfois, des modestes piétons.

A ce double titre la taxe est justifiée.<sup>197</sup>

Enkel in de provincie Brabant behaalde de Ligue Nationale pour l'Amélioration des Routes een klare overwinning. De eisen van de fietsersbeweging werden hier reeds in 1891 vertolkt door een omvangrijke Brusselse lobby. In haar sessie van 25 oktober 1892 keurde de provincieraad een reglement op de fietsbelasting goed, waarbij de opbrengst van de belasting uitdrukkelijk werd voorbehouden voor de verbetering der wegen: "Art. 16. Le produit de la taxe est exclusivement affecté à l'amélioration des routes provinciales."<sup>198</sup> De provincie zou

<sup>194</sup> *Procès-verbaux des séances du Conseil provincial de Namur*, partie non-officielle, 7/7/1893, p. 134-137 en 15/7/1893, p. 405-421.

<sup>195</sup> Zie onder meer de discussie in de Antwerpse provincieraad (*Procès-verbaux des séances du Conseil provincial d'Anvers*, partie non-officielle, 27/7/1892, p. 482-500).

<sup>196</sup> *Procès-verbaux des séances du Conseil provincial du Hainaut*, partie non-officielle, 19/7/1892, p. 132.

<sup>197</sup> *Officiële processen-verbaal en stenografisch verslag der zittingen van den provincieraad van Oost-Vlaanderen*, 1/12/1892, p. 676-677.

<sup>198</sup> *Procès-verbaux des séances du Conseil provincial de Brabant*, 25/10/1892, p. 11-22.

dit voornemen in de volgende jaren ook effectief uitvoeren. De Ligue Nationale pour l'Amélioration des Routes kraaide victorie, en verklaarde dat de overwinning bereikt was. Het bestuur was dermate gelukkig met de fietsbelasting dat op zijn vergadering van 29 november beslist werd er bij de fietsclubs op aan te dringen enkel leden te aanvaarden die konden bewijzen de belasting betaald te hebben. Het bestuur was tevens van mening dat fietsers de plicht hadden degenen die de belasting ontdoken aan te geven.<sup>199</sup>

Ondanks dit ogenschijnlijke succes, moet de invloed van de Ligue Nationale pour l'Amélioration des Routes gerelativeerd worden. De aantrekkingskracht van de druktingsvereniging ging uit van de visionaire teksten van de Goeij, en was geen verdienste van het bestuur. De interventies in het parlement en in de provincieraden gebeurden niet op vraag van de Ligue Nationale pour l'Amélioration des Routes, en de beslissingen van de Brabantse en Antwerpse provincies waren het gevolg van een eenmalige actie van Raoul Claes. De laatste hield zich na dit wapenfeit evenwel hoe langer hoe minder in met de Ligue Nationale pour l'Amélioration des Routes, maar concentreerde zich op het uitbouwen van een toeristische werking bij de Ligue Vélocipédique Belge. In oktober 1892 ging een belangrijk congres rond toerisme door. Het werd echter door de Ligue Vélocipédique Belge onder haar eigen naam alleen georganiseerd.<sup>200</sup> César Denis en zijn bestuursgenoten waren minder succesvol in hun acties. In 1892 werd een propaganda-excursie gehouden langs de weg Brussel-Waterloo, met de bedoeling de plaatselijke bewoners en gemeentebesturen persoonlijk te gaan overtuigen van het nut van fietspaden, een actie met een redelijke opkomst maar zonder gevolg.<sup>201</sup>

In 1893 verstuurde de Ligue Nationale pour l'Amélioration des Routes nog maar eens vijfduizend brochures, kwestie van de ingekomen lidgelden op te maken. Het ledental, tegen dan tot boven de duizend gestegen, begon te stagneren.<sup>202</sup> Tegen begin 1894 zat de klad er wel goed in: het doel leek grotendeels bereikt, het ledenaantal stagneerde en het bestuur liet het afweten. Vanuit de *Revue Vélocipédique Belge* – het ledenblad van de Ligue Vélocipédique Belge dat sinds de overstap ook het officieel orgaan van de Ligue Nationale pour l'Amélioration des Routes was geworden – werd een fietsdagblad opgestart onder de titel *Le Véloce*. Denis stapte over, en liet weten dat de Ligue Nationale pour l'Amélioration des Routes geen officieel orgaan meer zou erkennen, maar haar communiqués aan alle fietsbladen zonder onderscheid zou bezorgen.<sup>203</sup> Denis had vanaf dan zijn handen vol met het

<sup>199</sup> *Revue Vélocipédique Belge*, 10/9/1893, p. 1026 en 4/12/1892, p. 335.

<sup>200</sup> *Revue Vélocipédique Belge*, 16/10/1892, p. 220.

<sup>201</sup> *Revue Vélocipédique Belge*, 2/10/1892, p. 203 en 212-213. Lauters, *Les débuts du cyclisme en Belgique*, p. 122.

<sup>202</sup> *Revue Vélocipédique Belge*, 21/05/1893, p. 713. Op het einde van 1892 bleek de Ligue Nationale pour l'Amélioration des Routes 828, 50 frank aan lidgelden te hebben ontvangen (*Revue Vélocipédique Belge*, 29/1/1893, p. 450). Individuele leden betaalden één frank, verenigingen die collectief aansloten betaalden een halve frank per lid. Aangezien begin 1893 zeven verenigingen aangesloten waren, waaronder vijf grote fietsclubs met samen meer dan vijfhonderd leden (*Revue Vélocipédique Belge*, 19/2/1893, p. 496), lag het ledental bij benadering een eind boven de duizend. Op het einde van 1893 was 861, 50 frank aan lidgelden binnengekomen, of een stijging van vier procent. Deze vooruitgang was wel erg relatief, want het totale aantal fietsers was gedurende dat jaar met niet minder dan 62 procent gestegen tot circa 28.000 (Nan Van Zutphen en Guido Convents, *Fiets en film rond 1900. Moderne uitvindingen in de Leuvense samenleving*, Leuven, 1981, p. 121).

<sup>203</sup> *Le Véloce*, 11/3/1894, p. 2.

nieuwe dagblad, de Goeij was reeds langer verzwonden, Dommartin had al een tijd geleden ontslag genomen, Procureur was voorzitter af van de Ligue Vélocipédique Belge, en op non-actief voor wat het cyclisme betrof, terwijl Claes van zijn kant Procureur had opgevolgd en zijn handen meer dan vol had met het voorzitterschap van de Ligue Vélocipédique Belge. Hoewel de Ligue Vélocipédique Belge bij het indienen van een petitie bij het parlement in januari 1894 hondstrouw stelde dat dit “samen met de Ligue Nationale pour l’Amélioration des Routes” gebeurde, was het duidelijk dat de laatste enkel nog een papieren bestaan leidde.<sup>204</sup>

De problematiek van de fietspaden was intussen verschoven naar het nationale niveau. In 1894 kwam de fiets nogmaals ter sprake in het parlement. Op 12 april 1894 zouden reeds beperkte stukken fietspaden aangelegd zijn in West-Vlaanderen, meer bepaald langs de rijkswegen Brugge-Blankenberge, Oostende-Torhout en Harelbeke-Kortrijk, en in Brabant, meer bepaald vanuit Brussel richting Temse en richting Tervuren. Het lijkt geen toeval dat de eerste fietspaden langs rijkswegen werden aangelegd rond de hoofdstad en rond de favoriete vakantieoord van de Brusselaars. De Bruyn toonde zich bereid om dit beleid verder te zetten. De Ligue Nationale pour l’Amélioration des Routes bleek er in haar kortstondig bestaan in geslaagd te zijn de aanleg van fietspaden tot in de regering aanvaard te krijgen.<sup>205</sup>

In de loop van 1895 trad een hele reeks sprekers aan die de eisen voor betere wegen en een nationaal reglement in hun rede opnamen.<sup>206</sup> Tegelijk werd vanuit de fietsersbeweging drukking uitgeoefend om de fietsbelasting, die intussen in de meeste provincies was ingevoerd, op het nationale beleidsniveau te concentreren, bij voorkeur gepaard met een fikse belastingvermindering. Op 28 januari van dat jaar vervoegde minister De Bruyn de koning tijdens diens bezoek aan de *Exposition annuelle du cycle* van de Union et Véloce Club Bruxellois. Na de rondleiding werd hij aangeklampt door de top van het Belgische cyclisme, waaronder Henri Bossut, hoofdredacteur van *Le Cycliste Belge*, en Raoul Claes, voorzitter van de Ligue Vélocipédique Belge. Beiden waren in de voorgaande jaren sterk betrokken geweest bij de werking van de Ligue Nationale pour l’Amélioration des Routes. De minister werd honderduit ondervraagd over zijn plannen met de Belgische wegen, en liet zich provoceren tot een uitdaging. Als de fietsers akkoord gingen met een rijksbelasting van vijf frank per fietser, dan zou de staat hetzelfde bedrag bijleggen, en garandeerde de minister dat na drie jaar het gehele Belgische wegennet zou berijdbaar gemaakt zijn. Minister De Bruyn liet zich wel meer verleiden tot uitspraken waarin gouden bergen beloofd werden. Deze maal echter weergalmde de uitspraak in de fietspers tot de echo zelfs in het parlement hoorbaar was. Enkele maanden later herinnerde de Brusselse christendemocraat Henri Colfs, zowat de

<sup>204</sup> Lauters, *Les débuts du cyclisme en Belgique*, p. 125.

<sup>205</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 12/4/1894, p. 1012-1013 (Nyssens) en 17/4/1894, p. 1056 (De Bruyn).

<sup>206</sup> Achtereenvolgens Henricot (*Parlementaire Handelingen Kamer*, 14/3/1895, p. 966), Warnant, Fléchet (1/5/1895, p. 1398), ‘t Kint de Roodenbeke (3/5/1895, p. 1417), Colfs (p. 1420), Delbeke (7/5/1895, p. 1449) en Desmaisières (8/5/1895, p. 1466).

vaste spreekbuis van het cyclisme in het parlement geworden, de minister aan zijn belofte. De Bruyn bevestigde dat hij dit voorstel had gedaan, maar stelde dan toch maar voor deze kwestie nog wat uit te stellen. De evolutie die de ideeën van De Bruyn sinds 1891 rond fietspaden hadden doorgemaakt was in elk geval indrukwekkend.<sup>207</sup>

Nog eens enkele maanden later deed Le Cycliste Belge opnieuw een poging en lanceerde een voorstel om de import van fietsen te belasten met een som van vijf frank per fiets.<sup>208</sup> Colfs ging hier op in, en diende het voorstel in bij de Kamer. Hij stelde voor om vijf frank belasting te heffen op elke geïmporteerde fiets, bovenop de tien procent invoerrechten die reeds op wagens en fietsen werden geheven. Deze extra-belasting zou moeten dienen voor de aanleg van fietspaden langs de rijkswegen. Minister van Financiën de Smet de Naeyer kon zich niet verzoenen met een dubbele belasting, maar stelde voor de invoerrechten op wagens en fietsen te verhogen van tien naar twaalf procent, wat ongeveer dezelfde opbrengst moest geven. Hij weigerde evenwel om de opbrengst van deze belasting te koppelen aan specifieke bestemmingen, in casu de verbetering der wegen, maar legde een verklaring af die naar zijn zeggen de fietsers genoegdoening moest geven:

Je déclare volontiers à mes honorables collègues qui pratiquent la bicyclette que je suis loin d'être opposé à ce que le gouvernement consacre annuellement une certaine somme à rendre les routes cyclables [...].<sup>209</sup>

Dit was niet minder dan een carte blanche aan minister van Openbare Werken De Bruyn, om zijn begroting te spijzen met extra geld voor fietspaden. Colfs was dan ook meer dan tevreden. Een jaar later kon de minister meedelen dat op dat moment reeds 229 km fietspaden gerealiseerd waren langs de rijkswegen, 253 km goedgekeurd en 619 km in ontwerp waren. In totaal waren in 1896 dus reeds meer dan 1100 km fietspaden voorzien. De minister deelde tevens mee dat zijn administratie in eerste instantie de aanleg van fietsroutes van grens tot grens beoogde, "afin de donner à nos cyclistes et à leurs collègues étrangers le moyen de prolonger leurs courses." Daarna zou een secundair netwerk uitgebouwd worden, "ce qui nous permettra de couvrir [...] le reste du pays d'un réseau de voies cyclables convenables et très utiles." Terwijl De Bruyn aldus nog maar eens gouden bergen beloofde aan *les nombreux membres de nos ligues vélocipédiques*, gromde zijn Oudenaardse partijgenoot Louis Thienpont daarentegen iets over "beter daar bomen planten."<sup>210</sup>

De gestage uitbouw van een netwerk van fietspaden bleef nog jaren een bron van tussenkomen in de begrotingsdiscussies, wat minister De Bruyn de opmerking ontlokte: "Il y a dans cette Chambre un grand nombre d'amis du cyclisme ou des cyclistes."<sup>211</sup> Toch zou precies het enorme bedrag aan kredieten van het Bijzonder Wegenfonds ervoor zorgen dat het tijdperk van de fietspaden ten einde liep. Waarom zou de regering zich nog inlaten met het

<sup>207</sup> *Le Cycliste belge*, 31/1/1895, p. 3232. *Parlementaire Handelingen Kamer*, 3/5/1895, p. 1420 en 8/5/1895, p. 1470.

<sup>208</sup> *Le Cycliste belge*, 13/6/1895, p. 3712.

<sup>209</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 19/6/1895, p. 1915-1916.

<sup>210</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 5/6/1896, p. 1635-1636.

<sup>211</sup> *Idem*, p. 1635.

Tabel 1.1 – Fietspaden in België, 1896

	km
Brabant	258
West-Vlaanderen	196
Henegouwen	135
Oost-Vlaanderen	100
Antwerpen	69
Luik	37
Limburg	9
Luxemburg	0
Namen	0
Totaal	804

Bron: *Bulletin Officiel du Touring Club de Belgique*, maart 1897, p. 36.

aanleggen van enkele fietspaden op verzoek van enkele fietsersverenigingen, als acht jaar lang veel grotere sommen voor veel betere redenen aan het gehele wegdek tegelijk werden besteed? Toch had de fietsersbeweging ten minste één belangrijk pad geëffend: de verbetering der wegen was de politieke agenda binnengeslopen als een evidentie in se. Toen in datzelfde jaar 1896 de nog piepjonge Automobile Club de Belgique haar eerste activiteiten begon te ontplooiën, hoefde zij niemand er nog van te overtuigen dat betere wegen tot het vaste takenpakket van een zichzelf respecterende overheid behoorden.

Het is moeilijk om na te gaan hoeveel fietspaden er werkelijk tot stand kwamen. Behalve het feit dat voor fietspaden geen afzonderlijke statistieken werden bijgehouden, zijn er hiervoor nog diverse redenen. Ten eerste waren de fietspaden, vaak met sintels of gravel aangelegd, erg vergankelijk. En zo de weersomstandigheden al niet genoeg voor erosie zorgden, waren de paden populair genoeg bij ruiters, marcherende legercolonnes en gehaaste koetsiers om in een mum van tijd omgewoeld te geraken. Het tempo waarmee de fietspaden kwamen en weer zo goed als verdwenen maakt het bijhouden van statistieken er uiteraard niet gemakkelijker op. Ten tweede werd niet altijd een nieuw oppervlak aangelegd: soms beperkten de autoriteiten er zich toe om een bestaande berm toe te wijzen aan het fietsverkeer. In hoeverre deze stroken als een (berijdbaar) fietspad kunnen beschouwd worden is onduidelijk. Ten derde waren de wegen in sommige gebieden, vooral in het zuiden van het land, soms wel degelijk in goede staat, in die mate dat er geen behoefte bestond om ernaast nog een fietspad te voorzien. Dat compliceerde het tellen niet, maar vertekende wel de resultaten. In deze omstandigheden is er in feite maar één criterium min of meer bruikbaar: wat beschouwden de fietsers zelf als fietspad?

In dat verband bestaat er een interessante enquête, uitgevoerd door de Touring Club de Belgique begin 1897. De fietsersvereniging telde toen reeds meer dan tienduizend leden, en beschikte over een netwerk van toeristische *délégués*, verspreid over het hele land, die bijzonder actief waren. De Touring Club vroeg aan haar *délégués* om een lijst op te stellen van

alle fietspaden die einde 1896 in hun regio aanwezig waren, en stelde met deze gegevens een nationaal overzicht samen.<sup>212</sup> Einde 1896 moeten er bij benadering een achthonderd kilometer aan wegstroken geweest zijn in België, die door fietsers als fietspad werden beschouwd. Het is opvallend dat de provincie Brabant daarvan bijna een derde voor haar rekening nam. Dit valt grotendeels toe te schrijven aan de sterke aanwezigheid van fietsers in de hoofdstad en in Leuven. West-Vlaanderen daarentegen scoorde opvallend goed op het vlak van fietspaden, hoewel deze provincie allerm minst een overweldigende aanwezigheid van fietsers kende. Misschien had het feit dat de kustgemeenten toen reeds de favoriete vakantieoord van de Brusselaars waren hier iets mee te maken, al kunnen de vlakke West-Vlaamse polders, ideaal voor rustige fietstochten, ook wel hun aantrekkingskracht gehad hebben. Luik, Namen en Luxemburg waren opvallend mager bedeed, maar deze regio's beschikten reeds over een uitstekend wegnnet van overwegend macadam. De nochtans toeristisch aantrekkelijke Kempense heide tenslotte was de minst fietsvriendelijke regio.

De komst van de fiets veranderde de toestand op de openbare weg. Het volstond niet om de fietsers een eigen, afzonderlijk gedeelte van de weg toe te wijzen, in de vorm van zogenaamde fietspaden. Er moesten ook nieuwe regels komen. Een fietser was als weggebruiker iets tussen een voetganger en een koets in, en kon zowel op voetpaden als midden op de weg rijden. Tegelijk was de snelheid die de nieuwe tuigen konden halen bedreigend voor de andere weggebruikers. Er moesten dus nieuwe afspraken gemaakt worden, het eerst op lokaal niveau, in de steden waarin de fietsen het eerst verschenen. Meer nog dan de treinreglementen waren deze fietsreglementen de directe voorlopers van een moderne verkeerswetgeving op nationaal niveau, die er zou komen nadat de automobiel naast de fiets op de openbare weg was verschenen. Het verkeersreglement van 1899 was aanvankelijk bedoeld als een *fietsreglement*, maar de bepalingen die voor fietsen voorzien waren, inzake lichten, remmen, snelheid, enzovoort, konden moeiteloos doorgetrokken worden naar het automobielverkeer.

<sup>212</sup> 1. Oostende-Brugge-Eeklo-Gent (70 km), 2. Strooiën Haan-Oostende (16 km), 3. Brugge-Blankenberge (14 km), 4. Ieper-Loker (12 km), 5. Ieper naar Vlamertinge (3 km), 6. Ieper-Mesen (10 km), 7. Ieper-Geluwe naar Menen (16 km), 8. Oostende-Nieuwpoort-Veurne-Franse grens (33 km), 9. Ingelmunster-Kortrijk-Aalbeek-Moeskroen (15 km), 10. Kortrijk-Avelgem-Oudenaarde-Gent (57 km), 11. Kortrijk-Deinze-Gent (36 km), 12. Harelbeke-Vichte-Tiegem (14 km), 13. Doornik-Franse grens (richting Rijsel) (6 km), 14. Doornik-West-Vlaanderen (15 km), 15. Doornik-Franse grens (richting Valenciennes) (10 km), 16. Doornik-Leuze (17 km), 17. Bury-Saint-Ghislain-Hornu (22 km), 18. Mons-Soignies-Braine-le-Comte-Brabant (richting Hal) (26 km), 19. Mons-Binche (17 km), 20. Mons-Franse grens (richting Maubeuge) (12 km), 21. Fayt-les-Seneffe-Arquennes naar Nijvel (10 km), 22. Brussel-Leuven-Tienen-provincie Luik (62 km), 23. Brussel-Gembloux-Ernage naar Namen (41 km), 24. Brussel-Meisse-splitsing naar Aalst (13 km), 25. Audergem-Tervuren (5 km), 26. Kleine Hut-Waterloo-Genappe (15 km), 27. Braine-l'Alleud-Nijvel-Henegouwen (19 km), 28. Quatre-Bras-Groenendaal (3 km), 29. Haren-Zaventem (6 km), 30. Nijvel-Houtain-le-Val-Henegouwen (8 km), 31. Halle naar Pepingen (6 km), 32. Antwerpen-Brasschaat-Wuustwezel naar Nederland (25 km), 33. Antwerpen-Wijnegem (10 km), 34. Oude God-Wilrijk naar Kruibeke (7 km), 35. Kappellen-Kalmthout (8 km), 36. Wuustwezel-Essen (12 km), 37. Essen-Nederland (richting Hogerheide) (7 km), 38. Beringen-Heppen-Leopoldsburg (9 km), 39. Luik-Ayeneux (12 km), 40. Soumagne-Herve (5 km), 41. Luik-Chênée (7 km), 42. Verviers-Dolhain (10 km), 43. Verviers-Heusy (3 km). Jammer genoeg vermeldde de fietsvereniging er niet bij hoe lang de fietspaden in kwestie waren. De afstanden werden geschat aan de hand van wegenkaarten: Bossut, *Guide pratique du vélocipédiste*, 1891, kaart in bijlage, en de Michelinkaart van België en het Groothertogdom Luxemburg, editie 1996.

De fietsersbeweging was geen vragende partij voor de lokale bepalingen. Wel integendeel, vaak waren het erg restrictieve bepalingen die er gekomen waren na klachten van tegenstanders van het cyclisme. De achtergrond van de eerste lokale fietsreglementen was in feite een intern-burgerlijk conflict rond het gebruiksrecht van de openbare ruimte, meer bepaald de vraag of de fietsers mochten gebruik maken van de door de burgerij geliefkoosde lanen, dreven, parken en promenades. Zeker in de vroegste periode van het cyclisme, van 1869 tot het begin van de jaren 1890, toen het sporting domineerde, zorgden de jonge belhams op twee wielen voor nogal wat ongemak bij de flanerende burgerij. Over de rest van de openbare ruimte was weinig discussie: dat trottoirs verboden moesten worden voor fietsers, en dat de gewone wegen door hen mochten bereden worden, stond buiten kijf. Maar het hobbelige en belabberde oppervlak van de gewone wegen vormde een ernstig beletsel voor de jonge fietsers om hun kunsten te demonstreren. Tenslotte was het cyclisme, net als het flaneren, een vorm van aangenaam tijdverdrijf op mooie zondagen. Het was weinig verwonderlijk dat de fietsers bij voorkeur de comfortabele wandelzones op de boulevards en in de parken opzochten. De vraag die de fietsreglementen probeerden op te lossen, was dan ook in de eerste plaats op welke gedeelten van deze burgerlijke ruimtes de nieuwe verkeerstuigen zouden gedoogd worden.

Er waren verschillende soorten van flaneerruimtes. De termen die ervoor gebruikt werden hadden ooit een specifieke betekenis, maar op het einde van de negentiende eeuw waren ze vervaagd en werden ze steeds meer door elkaar heen gebruikt. De voornaamste flaneerruimtes waren de lanen (*boulevards*), de dreven (*avenues*), en de wandelingen (*promenades*). Zowel boulevards als avenues waren grote, brede wegen. Zoals gebruikelijk bij grote wegen waren zij voorzien van een bomenrij langs één kant, soms zelfs langs beide kanten. Ze waren breed genoeg om opgedeeld te worden in verschillende wegstroken, bijvoorbeeld voor wagens, ruiters, voetgangers, etc. Een avenue (van het Franse *avenir*, aankomen in) leidde van het omliggende land een stad in, en droeg in zich de overgang van weg naar straat. Een boulevard daarentegen lag steeds middenin een stad. Echter, naarmate de urbanisering zich doorzette en de steden uitbreidden, kwamen ook de avenues midden in de stad te liggen, en vervaagde het onderscheid tussen beide. Een promenade was oorspronkelijk weg noch straat, het was een traject over een open ruimte heen. Een dergelijke ruimte kon zijn: een park of grote openbare tuin, een plein, *square* of *terre-plein*, of een kade of dijk. Naar gelang van de inrichting van de betreffende ruimte kon een min of meer vast wandeltraject tot stand komen, bijvoorbeeld langs een kiosk in een park, tussen enkele beplantingen door, of langs de rand van de dijk in de kustoorde. In dat geval sprak men van een promenade. Uiteraard kon na verloop van tijd het stadsbestuur ertoe overgaan om het traject te voorzien van een bijzonder oppervlak, of zelfs een nieuw traject specifiek als promenade aan te leggen. Dan vervaagde ook hier de betekenis en werd de promenade een weg of pad. Veel alge-



mener van betekenis was de *allée*. Zoals het woord reeds zegt, was een allée zowat elk traject waarlangs een voetganger kon passeren, bijvoorbeeld een smal paadje in een tuin, of een steegje gekneld tussen hoge muren. Na verloop van tijd werden ook de wegstroken op boulevards en avenues, bestemd voor voetgangers, aangeduid als allées. Uiteindelijk ging de term gebruikt worden voor zowat elke weg die regelmatig door voetgangers werd gebruikt.

In 1869 reeds, vlak na Parijs, vaardigden drie van de vier grootste Belgische steden een fietsreglement uit: Brussel in februari, Luik in juni en Antwerpen in augustus.<sup>213</sup> In Brussel klonk het als volgt:

Nous avons eu un accident [...]. Une vieille dame a été renversée par un vélocipède. Nous avons fait venir les entrepreneurs de ce genre de véhicule, et les personnes les plus notoirement connues pour se livrer à cet exercice. Nous avons essayé de la persuasion. Nous leur avons demandé d'abandonner les trottoirs et de ne circuler dans les allées du Parc et des promenades qu'avec la plus grande prudence. Mais nous ne pouvons pas nous adresser à tous. Il ya des personnes qui ont la manie de se promener en vélocipède sur les trottoirs, et notamment autour des squares du quartier Léopold. Cela est dangereux, et tant que l'Administration n'est pas armée, elle ne peut parer aux dangers.<sup>214</sup>

Hoezeer het cyclisme zich toen in een beperkte burgerlijke ruimte afspeelde, bleek uit het antwoord dat de burgemeester gaf aan een raadslid dat vroeg om rolschaatsen (*patins à roulettes*) bij het reglement te betrekken: "[I]l est inutile d'en faire mention dans le règlement. Il n'y a dans tout Bruxelles qu'un seul patineur à roulettes. Je le connais, et je lui parlerai."<sup>215</sup> Het Brusselse fietsreglement ontzegde de fietsers de toegang tot de trottoirs en het stadspark, en de allées die voorbehouden waren voor voetgangers op de *promenades publiques* (bedoeld werd zowel zijstroken op boulevards, avenues als promenades in parken, op kades, etc.). Het stadsbestuur voerde hiermee een ruimtelijke scheiding door tussen *flaneurs* en *cyclistes*, maar bleef vrij liberaal van opzet: de toegang tot boulevards, parken, etc. werd de fietsers niet volledig ontzegd. Daarnaast legde het reglement ook de voorrangsregels op die golden voor wagens (rechts houden), en verplichtte het de fietsers om hun tuigen 's avonds te verlichten door er een lantaarn op te bevestigen.<sup>216</sup>

De fietsers werd daarbij niet veel inspraak gegund. De stadsbesturen baseerden zich eenvoudigweg op bestaande voorbeelden in andere steden: Brussel op Parijs, Luik op Brussel en Parijs, en Antwerpen op Brussel en Luik. Het Luikse stadsbestuur was minder mild voor de fietsers. Het reglement kwam er naar aanleiding van een voorstel van een raadslid dat het cyclisme weinig genegen was, en twijfelde of het als een verkeersmiddel dan wel als een gevaarlijk kinderspel moest behandeld worden:

Qu'est-ce qu'un vélocipède? Est-ce un joujou ou un moyen de locomotion? Si le vélocipède est un joujou l'emploi doit être interdit sur les terre-pleins, en vertu du règlement du 21 juillet 1854, qui prohibe les jeux dangereux, notamment les billes, les quilles et même les cerceaux. Dans

<sup>213</sup> Deze paragraaf behandelt de reglementen van vier steden: Brussel, Antwerpen, Gent en Luik.

<sup>214</sup> *Bulletin communal de la Ville de Bruxelles*, 1/2/1869, p. 102.

<sup>215</sup> *Idem*, p. 103.

<sup>216</sup> *Idem*, p. 137-138.

l'autre alternative, si le vélocipède est un moyen de locomotion, il tombe sous l'application du règlement sur les véhicules et autres moyens de transport.<sup>217</sup>

Het Luikse reglement verbood eveneens het fietsen op trottoirs, en tevens in het algemeen op zowat alle openbare plaatsen (al werd hiermee niet de gewone rijweg geïmagineerd). Enkel op de boulevard d'Avroy mochten de fietsers zich op de zijbermen vermeeien. Daarnaast nam het reglement ook de verplichting op om een lantaarn te dragen<sup>218</sup>.

Ook het Antwerpse stadsbestuur was niet bijzonder opgezet met de *vélocipédomanie* die omschreven werd als *un plaisir passager*. Toch werd aangedrongen om het verbod niet algemeen te maken:

Er moet, in alle geval, gezorgd worden voor het bestaan van eenige aardewegen; want het is bekend dat de trapwagentjes zoo geweldig hotsen, wanneer zij over kasseiwegen loopen, dat daardoor al het genoeg der oprijdenden weggenomen wordt.

Anderzijds leek de bekommernis soms groter voor de beplantingen langs de weg dan voor de fietsers:

Les plantations ont cruellement à souffrir des vélocipèdes qui, à tout instant, comme chacun peut le constater, font la culbute contre les arbres, dans les arbustes et sur les gazons. On comprendra qu'à la longue bon nombre de plantations périront.

Het Antwerpse reglement werd uiteindelijk bijna even draconisch als het Luikse: naast de trottoirs, werd ook hier het fietsen verboden op de allées (bedoeld werd vermoedelijk de zijstroken langs boulevards en leien), de avenues, maar op de promenades enkel op de gedeelten voorbehouden voor voetgangers. Net als in het Brusselse reglement werden ook hier bepalingen rond voorrang en verlichting opgenomen.<sup>219</sup>

In de loop van de jaren 1870 en 1880 leken deze bepalingen te voldoen. Enkel Brussel voerde in 1883 enkele wijzigingen in.<sup>220</sup> In het begin van de jaren 1890 veranderde het cyclisme echter van karakter: het touring ging het sporting domineren, en het aantal fietsers groeide zeer snel aan. Een tweede golf fietsreglementen volgde. Voor het eerst werd hierin door wettelijke bepalingen geprobeerd het fenomeen van de snelheid te beteugelen, dat als grootste probleem van de nieuwe verkeerstuigen werd gezien. Gent, dat nog geen fietsreglement had uitgevaardigd, beet in 1891 al erg vroeg de spits af. De bepalingen die in de reglementen van 1869 aan bod kwamen werden overgenomen, zij het in een vereenvoudigde vorm. Het Gentse reglement bepaalde simpelweg dat het rijden met rijwielen verboden was op de trottoirs, op alle gedeelten van de openbare weg aan voetgangers voorbehouden, en op gedeelten van de openbare weg die onder een politieverbod vielen. Van een gedetailleerde opsomming van de ruimtes waar de burgerij flaneerde was geen sprake meer. Deze problematiek was duidelijk niet langer actueel. Maar het reglement sneed een nieuwe kwestie aan, en nam een aantal bepalingen op om de snelheid van de nieuwe tuigen onder controle te houden.

<sup>217</sup> *Bulletin administratif de la Ville de Liège*, 7/5/1869, p. 313 en 18/6/1869, p. 425.

<sup>218</sup> *Idem*, 18/6/1869, p. 427.

<sup>219</sup> *Gemeentebblad van de Stad Antwerpen*, 2/8/1869, p. 53-70.

<sup>220</sup> *Bulletin communal de la Ville de Bruxelles*, 1883, p. 569 en 646-655.

Art. 4. Het is streng verboden de rijwielen met overdreven snelheid te voeren. Aan de hoeken of doorsnijdingspunten der wegen, in de smalle straten, op de bruggen en overal waar er belemmering voor het verkeer zou bestaan, moeten zij traag gaan.

Art. 7. Het is verboden met onmatige snelheid rijwielen, paarden, rijtuig en karren te kruisen of voorbij te rijden. In geval de last- of trekdieren, welke een rijwiel kruist of voorbijrijdt, schuw worden, is de wielrijder gehouden stil te staan totdat het verschrikte dier 30 meters zal verwijderd zijn.

Wat een onmatige snelheid was, werd door de burgemeester verduidelijkt:

Il n'y a pas de motifs pour un vélocipédiste d'aller plus vite que les chevaux. La vitesse excessive est donc celle qui dépasse le trot ordinaire d'un cheval dans la rue, ou l'allure qui est imposée à ceux-ci au passage des ponts, etc ...

Het Gentse reglement voerde ook voor het eerst de verplichting in voor fietsen om een bel te voeren, meer bepaald een *kloksken, belleken of horen*, en breidde de verplichting die voor wagens bestond om een nummerplaat te dragen uit tot de fietsen.<sup>221</sup> In de volgende jaren zouden deze nieuwe bepalingen ook door de andere grote steden opgenomen worden: Antwerpen in 1894, Luik in 1895 en Brussel in 1894 en 1896.<sup>222</sup>

Het Brusselse reglement van 1894 sprak van *une allure modérée, c'est-à-dire à la vitesse d'un cheval au trot*. Dat werd prompt door een raadslid bestempeld als *excessive*, hetgeen niet belette dat de omschrijving door de Antwerpse en Luikse reglementen vrijwel letterlijk overgenomen werd.<sup>223</sup> De uitvoering van deze maatregelen zorgde echter voor onoverkomelijke problemen. De politie beschikte niet over de technische middelen om de snelheid te meten, en wanneer een bestuurder ontkende te snel gereden te hebben stond zij zo goed als machteloos. Nog in 1901 werd in de Luikse gemeenteraad geklaagd over het niet toepassen van de snelheidsbepalingen. De burgemeester verklaarde: "Il m'est pénible d'avouer qu'il n'y a pas eu de proces-verbaux à ce sujet [...]. Nous sommes désarmés, et je regrette l'interpellation."<sup>224</sup>

De stemming was bepaald niet positief tegenover het cyclisme. Herhaalde malen werd in de gemeenteraden gesteld dat "[l]a voie publique est avant tout au public des piétons."<sup>225</sup> Toch werden de wielerverenigingen, naarmate zij aan publiek wonnen, steeds ernstiger genomen. Het Luikse stadsbestuur nam voor de reglementswijziging van 1895 de voorzorg om de plaatselijke fietsersbeweging te raadplegen, voornamelijk omdat de nieuwe regel van de verplichte bel nogal twijfels deed rijzen. Tot ieders verbazing reageerde de Luikse fietsersbeweging bijzonder gematigd: het voorgestelde reglement werd in zijn geheel aanvaard, op sommige punten zelfs verstrengd, en de fietsersbeweging suggereerde een aantal verbeteringen, die door de gemeenteraad in dank werden aanvaard.<sup>226</sup> Toen de Gentse gemeenteraad in 1898 een nieuw fietsreglement opstelde, legde een raadslid, vooraanstaand lid van

<sup>221</sup> Gemeenteblad van de Stad Gent, 10/7/1891, p. 839 en 851-3.

<sup>222</sup> Gemeenteblad van de Stad Antwerpen, 1/5/1894, p. 325-329, Bulletin administratif de la Ville de Liège, 29/7/1895, p. 532-545 en Bulletin communal de la Ville de Bruxelles, 29/1/1894, p. 37-39 en 13/7/1896, p. 57-63 en 82-84.

<sup>223</sup> Bulletin communal de la Ville de Bruxelles, 29/1/1894, p. 38-39, Gemeenteblad van de Stad Antwerpen, 1/5/1894, p. 326 en Bulletin administratif de la Ville de Liège, 29/7/1895, p. 533 en 535.

<sup>224</sup> Bulletin administratif de la Ville de Liège, 21/1/1901, p. 33.

<sup>225</sup> Gemeenteblad van de Stad Gent, 10/7/1891, p. 840.

<sup>226</sup> Bulletin administratif de la Ville de Liège, 29/7/1895, p. 534-536.

zowel de Ligue Vélocipédique Belge als van de Touring Club de Belgique, een groot aantal wijzigingen voor die al even gematigd waren, en door de gemeenteraadscommissie vrijwel alle letterlijk werden overgenomen.<sup>227</sup>

Na 1896 verschoof de problematiek van de fietsreglementen evenwel van het lokale naar het nationale niveau. De ontwerpen op de Verkeerswet en het verkeersreglement, die in 1896 aan het parlement werden voorgelegd, waren uitdrukkelijk bedoeld om van de verkeersreglementering een nationale bevoegdheid te maken. De gemeenteraden zouden enkel nog bijkomende bepalingen kunnen uitvaardigen, voor zover deze niet strijdig waren met de nationale regels. Behalve Gent, dat in 1898 reeds de zorg genomen had om zijn nieuwe fietsreglement aan te passen aan het ontwerp voor een nationaal verkeersreglement dat op dat ogenblik in het parlement werd behandeld, zagen de grote steden zich na de goedkeuring van de Verkeerswet in 1899 verplicht om hun reglementeringen aan te passen.

Intussen was de automobiel in het straatbeeld verschenen, en dat zorgde voor een belangrijke verschuiving. Waar de fiets nog iets tussen speelgoed en een verkeersmiddel in was geweest, kon rond de automobiel geen twijfel bestaan: de oorsprong en omvang ervan plaatsten deze onbetwifelbaar tussen de voertuigen. De nieuwe bepalingen over het automobielerkeer werden toegevoegd aan de al veel langer in voege zijnde verkeersbepalingen voor wagens. Daarmee was het tijdperk van de fietsreglementen feitelijk voorbij. Gent had reeds in 1898 besloten om het fietsreglement te integreren in een gecoördineerd stedelijk verkeersreglement. Brussel volgde dat voorbeeld in 1900, Antwerpen en Luik verkozen om de verkeersreglementen voor fietsen en wagens afzonderlijk te houden.<sup>228</sup> De meeste vigerende bepalingen waren evenwel reeds opgenomen geworden in het nationale verkeersreglement, zodat hun fietsreglementen na de Verkeerswet niet langer richtinggevend waren.

De komst van de automobiel richtte de aandacht van de gemeentebesturen opnieuw op de reeds lang bestaande verkeersreglementen voor wagens. De stad Brussel vertolkte hierin de dominerende rol. Het Brusselse stadsbestuur was reeds in 1860 overgegaan tot een coördinatie van de vele verordeningen in deze materie. Enkel Gent zou dit voorbeeld navolgen, zij het dertig jaar later. Antwerpen en Luik achtten het niet nodig de vele verspreide bepalingen te integreren.<sup>229</sup> In 1897 werden in Brussel voor het eerst reglementaire bepalingen rond de automobiel ingesteld. Gent volgde dit opnieuw enkele maanden later. Luik en Antwerpen lieten verstek gaan, al werd door het Luikse stadsbestuur in 1898 wel een reglement aangekondigd.<sup>230</sup> Hier kwam echter niets van in huis. De goedkeuring van de Verkeerswet in 1899 noopte tenslotte tot een herziening van de lokale verkeersreglementen. Brussel ging

<sup>227</sup> *Gemeentebld van de Stad Gent*, 24/1/1898, p. 220-232.

<sup>228</sup> *Idem*, p. 201-262 en 467-485 en 29/10/1906, p. 309-339, *Bulletin communal de la Ville de Bruxelles*, 29/1/1900, p. 53-77, *Gemeentebld van de Stad Antwerpen*, 17/5/1900, p. 432-457 en *Bulletin administratif de la Ville de Liège*, 21/1/1901, p. 27-35.

<sup>229</sup> Al vaardigde Luik in 1898 wel een reglement uit waarin een gedeelte van de bestaande stedelijke verkeersreglementen werden verenigd. *Bulletin administratif de la Ville de Liège*, 2/12/1898, p. 672-678.

<sup>230</sup> *Bulletin administratif de la Ville de Liège*, 14/3/1898, p. 700.

hier reeds begin 1900 toe over, zes jaar later gevolgd door Gent. Hetzelfde jaar besloot Antwerpen eindelijk een verkeersreglement voor automobielen uit te vaardigen. Het werd grotendeels een kopie van het Antwerpse fietsreglement. De wettelijkheid ervan was hoogst betwifelbaar, aangezien verschillende bepalingen grondig verschilden van wat in het nationale verkeersreglement was vastgelegd. De Verkeerswet verbood dit in principe.

Het mag duidelijk zijn dat vooral het verkeersreglement van Brussel van belang is geweest als voorloper van het nationale verkeersreglement. Het Brusselse reglement van 1860 nam op drie vlakken maatregelen die later, zij het in enigszins andere vorm, in het nationale verkeersreglement zouden terugkeren. Ten eerste werden de eerste maatregelen genomen om de openbare ruimte in te delen volgens de verkeerstuigen, meer bepaald in artikel 36 dat de toegang tot de trottoirs verbood voor voertuigen van welke aard ook, en artikel 81 dat hetzelfde deed voor de voetgangersgedeelten op de boulevards.<sup>231</sup> Ten tweede werden een aantal eisen gesteld aan de voertuigen en hun berijders. Zo werd telkens voor een bepaalde categorie van voertuigen de aanwezigheid verplicht gesteld van respectievelijk een rem (artikel 2), lantaarns (artikel 18) en een bel (artikel 21). Daarnaast werd bepaald dat enkel bestuurders van zestien of ouder een voertuig mochten besturen, en dat dronkenschap achter de teugels uit den boze was (artikel 6). Ten derde bevatte het reglement een aantal vroege verkeersregels. Bestuurders waren gehouden om rechts te houden, en voldoende plaats te maken om tegenliggers te laten passeren (artikel 8). Ingespannen koetsen mochten stilstaan op de openbare weg, maar de bestuurder moest erbij blijven (artikel 12). Parkeren was onder alle omstandigheden verboden (artikel 22). De snelheid tenslotte mocht niet hoger dan stapvoets (artikel 1), voor personenwagens gold dit echter enkel in bochten en bij hindernissen op de weg (artikel 4).<sup>232</sup> Het Gentse stedelijke verkeersreglement van 1898 nam de Brusselse bepalingen grotendeels over.<sup>233</sup>

<sup>231</sup> *Bulletin communal de la Ville de Bruxelles*, 3/3/1860, p. 187-202.

<sup>232</sup> *Bulletin communal de la Ville de Bruxelles*, 5/7/1897, p. 6-12.

<sup>233</sup> *Gemeentebled van de Stad Gent*, 1898, eerste semester, p. 467-477.



## Hoofdstuk 2 – Cyclisme

De belangstelling voor de fiets die jonge, welgestelde burgerzonen in de tweede helft van de negentiende eeuw vertoonden en de clubcultuur die zij uit de grond stampten gingen een kleine generatie vooraf aan de intrede van de automobiel. Het cyclisme was ooit de grote broer van het automobilisme. De fietsclubs waren reeds decennia actief, en hadden op vele vlakken de weg gebaand toen de automobiels ontstonden. Het cyclisme in België dateert uit 1869, toen in Brussel de eerste fietsclub werd opgericht. Twee decennia lang bleef het beperkt tot een handvol clubs met enkele tientallen leden. Het waren jongensclubs, die tochtjes maakten in de omgeving van de steden en onder elkaar koersen organiseerden. Een fascinatie door snelheid en het avontuur van erop uit te trekken was wat hen bond. Op het einde van de jaren 1880 ebde het enthousiasme van de beginjaren wat weg. Tegelijk met de routine deed de professionalisering van de fietssport haar intrede. Rond 1890 dook de moderne fiets op, die de enkel voor atleten geschikte hoge bi snel verdrong, en de deuren opende naar een bredere sociale aanhang van het fietsen. Met duizenden tegelijk deden de fietstoeristen hun intrede. Het cyclisme veranderde van aard. De rivaliteit tussen de fietsverenigingen om de massa van de fietstoeristen aan te trekken verdubbelde hun inspanningen en hun aanwezigheid in de buitenwereld nam evenredig toe. Gidsen, kaarten, wegwijzers en netwerken van hotels, restaurants en reparatie-ateliers verschenen in het landschap. Voor het eerst sinds de intrede van de trein werden de landwegen opnieuw aangepakt, en een eerste verkeerswet werd voorbereid. Het automobilisme zou van dit alles met dankbaarheid profiteren: de geschiedenis van de automobiel is ondenkbaar zonder hun voorlopers op twee wielen in het prentje te betrekken.

### 2.1 Eerste fietsclubs

---

1869 was een wonderjaar voor het cyclisme. In Frankrijk en Duitsland werden de eerste fietsclubs opgericht, terwijl in het Londense Crystal Palace de eerste pistewedstrijd werd gereden.<sup>1</sup> België bleef niet lang achter. In april vond in Gent reeds een fietswedstrijd plaats,

<sup>1</sup> Paul Von Salvisberg, *Der Radsport in Bild und Wort*, Hildesheim, 1980, p. 195, John Woodforde, *The Story of the Bicycle*, Londen, 1980, p. 161.

Tabel 2.1 — Eerste fietsclubs in België, 1869-1889

Jaar van oprichting	Club
1869	Véloce Club Bruxellois
1882	Antwerp Bicycle Club
1882	Véloce Club de Louvain
1882	Amateurs Cyclistes Verviétois
1882	Véloce Club Montois
1882	Union Vélocipédique de Bruxelles
1882	Cyclist Club de Bruxelles
na 1882 onder meer:	
1883	Bicycle Club Namurois
1883	Sport Vélocipédique Louvaniste
1884	Liège Cyclist's Union
1885	Véloce Club Gantois
1883	Fédération Vélocipédique Belge
1889	Ligue Vélocipédique Belge

Bron: Francis Lauters, *Les débuts du cyclisme en Belgique*, Brussel, 1936, p. 56-57

klaarblijkelijk ingericht door een fietsersvereniging, de *Sport Vélocipédique Gantois*, waarover daarna helaas niets meer vernomen werd.<sup>2</sup> Op 1 juni 1869 riepen twee Brusselse wielierliefhebbers hun geestesverwanten bijeen in de Naamsestraat: de *Véloce Club Bruxellois* was geboren. De stichters waren Charles Ladrage, die een constructie-atelier had in Brussel en als eerste in België fietsen was gaan bouwen, en Arthur Etienne, zoon van een meubelfabrikant.<sup>3</sup> De *Véloce Club Bruxellois* organiseerde op 25 juli een wedstrijd in Brussel. Lauters merkt hierover op: "Le programme et le règlement s'inspiraient des courses hippiques, qui servaient partout de modèle aux premières réunions vélocipédiques."<sup>4</sup> Datzelfde jaar volgden nog wedstrijden te Luik (19 september) en Sint-Gillis (10 oktober). Op 7 november nam een Belgische renner deel aan de eerste internationale wielenkoers, Parijs-Rouen.<sup>5</sup> De fietsclub verdeelde haar tijd tussen wedstrijden en uitstappen. Ze pionierde in het organiseren van wedstrijden, en werd wegens haar organisatorische ervaring vaak gevraagd door gemeentebesturen om koersen te komen organiseren. Daarnaast werden in clubverband excursies in de omgeving van Brussel georganiseerd.<sup>6</sup> Zo gingen de jaren 1870 voorbij.

In Engeland bestond reeds de *National Cyclists' Union*.<sup>7</sup> Wanneer in 1881 in Frankrijk de

<sup>2</sup> Etienne Bouqué, 'Over het ontstaan van de wielersport in de 19de eeuw', *Tijdschrift voor Geschiedenis van Techniek en Industriële Cultuur*, iii, 1985, 2, p. 23, Francis Lauters, *Les débuts du cyclisme en Belgique*, Brussel, 1936, p. 33-35; Koen Mortelmans, *Vlaanderen op twee wielen*, Antwerpen, 1991, p. 18-19. Vandenbak situeert de wedstrijd in Gent op 11 juli en beweert dat een wedstrijd op 5 juli in Charleroi met zekerheid bewezen de eerste was (Arthur Vandenbak (e.a.), *Een eeuw wielerveen, 1882-1982*, Brussel, 1982, p. 14).

<sup>3</sup> *Catalogue officiel du VIIe Salon de Bruxelles*, 1899, p. 5-15, *Automobile-Véloce*, 16/11/1904, p. 7-8, Lauters, *Les débuts du cyclisme*, p. 32. Het huldeboek van 100 jaar Koninklijke Belgische Wielrijdersbond-Brabantse afdeling schrijft: "Uit geschriften van omstreeks 1850 leren wij de stichting te Brussel van een « Société des Cyclistes »." Dat is eerder onwaarschijnlijk, 1850 is erg vroeg, en *cyclistes* was toen zeker nog geen gebruikelijke term (*100 jaar wielerveen in Brabant, 1892-1992*, [Machelen], 1992, p. 7).

<sup>4</sup> Lauters, *Les débuts du cyclisme*, p. 36.

<sup>5</sup> Lauters, *Les débuts du cyclisme*, p. 37, *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 15/2/1922, p. 87.

<sup>6</sup> Lauters, *Les débuts du cyclisme*, p. 31-32.

<sup>7</sup> Vandenbak, *Een eeuw wielerveen*, p. 38.



*Union Vélocipédique de France* werd opgericht, een koepel van twaalf Franse clubs, kon Brussel niet achterblijven. Daar een koepel het bestaan van meerdere clubs veronderstelde, besloot de Véloce Club Bruxellois om fietsclubs op te richten in andere Belgische steden.<sup>8</sup> Het jaar daarop, in 1882, kwamen clubs tot stand in Antwerpen, Leuven, Verviers en Bergen.<sup>9</sup> Intussen onderging de Brusselse club zelf een dubbele afscheuring. Einde 1882 waren er zeven wielersclubs in België. Op dat moment nam de bekende Brusselse fietser Emile De Ligne in het nieuwe, door hemzelf gestichte fietsblad *Le Véloce Belge* het initiatief om een koepel van fietsclubs op te richten. Op 21 januari 1883 werd de *Fédération Vélocipédique Belge* boven de doopvont gehouden,<sup>10</sup> met deelname van zes van de zeven Belgische wielersclubs (Verviers was afwezig).<sup>11</sup> Helaas, de *Fédération* slabakte, kon de nieuwe clubs niet aantrekken, en werd in 1887 zelf het voorwerp van een afscheuring.<sup>12</sup> Het zwaartepunt en de bestaansreden van het cyclisme lag in de jaren 1880 nog overwegend in de warmte en gezelligheid van de lokale fietsclub, niet in de nationale fietskoepel. Pas op het einde van de jaren 1880, met de oprichting van de vernieuwde koepel *Ligue Vélocipédique Belge* in 1889, kwam er weer beweging op het nationale vlak.<sup>13</sup>

De jaren 1890-1895 waren de wonderjaren van het cyclisme. De moderne fiets verdrong in deze periode definitief de hoge bi, en maakte de fiets niet alleen meer voor atleten toegankelijk. Het aantal fietsbezitters steeg fenomenaal, de eerste velodromen — deze tempels van de burgersport — openden hun deuren, de eerste fietspaden verschenen en de wegen verbeterden zienderogen. De eerste gidsen<sup>14</sup> en wegenkaarten kwamen ter beschikking van het grote publiek, gevolgd door een ware explosie aan fietsblaadjes.<sup>15</sup> De eerste editie van het internationale jaarboek van het cyclisme van Thévin en Houry, de befaamde *Annuaire général de la vélocipédie*, vermeldde in 1896 ongeveer 3150 fietsclubs, 950 fietsmerken, 3300 fietshandelaren en 300 fietsperiodieken in de internationale wielerbeweging.<sup>16</sup>

Dertien jaar na de eerste fietspiste in de Londense Agricultural Hall, en na een kortston-

<sup>8</sup> Lauters, *Les débuts du cyclisme*, p. 56.

<sup>9</sup> Mortelmans brengt de mooie anekdote van drie jonge Antwerpse burgers die de *Antwerp Bicycle Club* zouden gesticht hebben (Mortelmans, *Vlaanderen op twee wielen*, p. 23-24). Gezien de chronologie van de stichting van de (Belgische én buitenlandse) fietsclubs is het evenwel onwaarschijnlijk dat de Antwerpse club tot stand zou gekomen zijn zonder aanzetten van buitenuit, meer bepaald vanuit Brussel.

<sup>10</sup> Op 1 juli gevolgd door het *Nederlandsch Vélocipëdistenbond* (sic), M[athea] Linders-Rooijendijk, *Gebaande wegen voor mobiliteit en vrijetijdsbesteding. De ANWB als vrijwillige associatie, 1883-1937*, dissertatie Katholieke Universiteit Brabant, 1989, p. 18-19.

<sup>11</sup> Lauters, *Les débuts du cyclisme*, p. 59-60.

<sup>12</sup> Idem, p. 66 en 70-77. Le Sport Vélocipédique, officieel blad van de Union Vélocipédique de France, vermeldde op 15 januari 1886 dat er in België een nieuwe wielersfederatie opgericht was. Deze luisterde naar de naam *Vlaamsche Wielrijders Kring*, en had als doel de wielersport aan te moedigen in België en dan voornamelijk in Vlaanderen. De Vlaamsche Wielrijders Kring was gevestigd in Gent, aangesloten bij de Cyclist Touring Club van Londen, en had enkele Engelsklinkende namen in het bestuur (voorzitter J. Randolph en ondervoorzitter P. Dawson). Le Sport Vélocipédique betreurde de komst van een tweede wielersfederatie, naast de al bestaande Fédération Vélocipédique de Belgique, in een land met amper twaalf wielersclubs (*Le Sport Vélocipédique* 15/1/1886, p. 23).

<sup>13</sup> Lauters, *Les débuts du cyclisme*, p. 88.

<sup>14</sup> Enkele voorbeelden: H[enri] Bossut, *Guide pratique du vélocipédiste*, 1891, Raoul Claes, *Louvain et ses environs. Guide de promenades*, 1892, H[enri] L'Allemand, *En Campine. Excursion d'un cycliste à travers le Limbourg belge*, 1893.

<sup>15</sup> In het jaar 1893 alleen al acht nieuwe titels (Lauters, *Les débuts du cyclisme*, p. 134).

<sup>16</sup> *Annuaire général de la vélocipédie*, 1896, partim.

Tabel 2.2 — Eerste velodromen, 1886-1893

Jaar van opening	Velodroom
1878	Londen, Agricultural Hall
1886	Antwerpen, Palais de l'Industrie
1891	Cureghem
1891	Luik, Parc de la Boverie
1892	Gent, Bijloke
1892	Laken
...	
1893	Brussel, avenue Longchamps

Bronnen: Koen Mortelmans, *100 jaar wielersport in de provincie Antwerpen*, Antwerpen, 1990, p. 33 (Londen) ; Koen Mortelmans, *De wielersport te Antwerpen tot 1914*, dissertatie RUG, 1983, p. 189-190, *100 jaar wielersport*, p. 33 en *Vlaanderen op twee wielen*, Antwerpen, 1991, p. 52 (Antwerpen) ; Francis Lauters, *Les débuts du cyclisme en Belgique*, Brussel, 1936, p. 100 (Cureghem) ; *Revue Vélocipédique Belge*, 9/4/1893, p. 611 (Luik) ; Etienne Bouqué, 'Uit de pioniersjaren van de wielersport. De Gentse velodroom (1892-1894)', *Tijdschrift voor Geschiedenis van Techniek en Industriële Cultuur*, iii, 1985, nr. 2, p. 31-32 (Gent) ; Lauters, *Les débuts du cyclisme*, p. 129-130 (Laken) ; Arthur Vandebak (e.a.), *Een eeuw wielerveen, 1882-1982*, Brussel, 1982, p. 15.

dig experiment in Antwerpen in de jaren 1880, brak in 1891 in België het tijdperk van de *velodroom* aan. Zowat overal te lande ontstonden nieuwe fietstempels. Maar de schitterendste van allemaal was ongetwijfeld de velodroom van Longchamps. Op 5 november 1892 besloten een aantal Brusselse fietsliefhebbers, waaronder Charles Craninckx, de latere medestichter van de Automobile Club, om een naamloze vennootschap op te richten, met als doel in Brussel een grote velodroom te bouwen. Gelegen langs de avenue Longchamps, niet ver van het door de Brusselse burgerij zo geliefde Terkamerenbos, opende deze velodroom haar deuren op 22 mei 1893. Capaciteit meer dan vijfduizend toeschouwers. Lauters omschreef de impact ervan als volgt:

Dès lors s'ouvre pour le cyclisme belge en général et celui de Bruxelles en particulier, une ère vraiment brillante. C'est la belle époque, qui voit s'organiser là de sensationnelles réunions et connut les grandes foules. A peu près chaque dimanche, c'était une véritable ruée de curieux enthousiastes qui prenaient littéralement d'assaut les vastes et élégantes installations [...].<sup>17</sup>

De keerzijde hiervan was dat het amateuristische karakter van het cyclisme steeds meer in het gedrang kwam. Einde 1893 brak (nogmaals) een conflict los tussen de renners en de Ligue. De laatste hield vast aan het principe van de *sport pur* en weigerde, zoals in Frankrijk, beroepsrenners te erkennen. Na een ware opstand van de Belgische renners werd de Ligue gedwongen om haar statuten aan te passen, en voortaan een categorie van *coureurs libres* te voorzien.<sup>18</sup>

Op een heel ander vlak waren intussen in het buitenland onweerswolken komen opzetten. In 1878 was reeds in Engeland een *Cyclists' Touring Club* opgericht, en in Duitsland ontstond in 1885 de *Allgemeine Radfahrer Union*, de voorloper van de *Deutscher Touren Club*. Toen vervolgens in 1890 in Frankrijk de *Touring Club de France* werd opgericht, begon er zich ook

<sup>17</sup> Lauters, *Les débuts du cyclisme*, p. 133-4 en 144. L'Automobile Belge beweerde dat in 1900 enkel de Vélodrome Anversois nog min of meer draaide en dat ook deze een verlies geleden had van meer dan 1500 frank (*L'Automobile belge*, 23/2/1901, p. 2).

<sup>18</sup> Lauters, *Les débuts du cyclisme*, p. 142-145.

in België iets te roeren.<sup>19</sup> Het invloedrijke fietstijdschrift *Le Cycliste Belge*, dat zich onafhankelijk van de Ligue opstelde, berichtte op 19 maart 1891 over een *club des touristes* die in Brussel in oprichting zou zijn.<sup>20</sup> Rond diezelfde tijd verscheen in het blad een reeks artikels onder de titel *La question des routes* van de hand van de Oostendse leraar Roger de Goeij.<sup>21</sup> Op 9 juli 1891 nam deze het initiatief tot het oprichten van een tweede fietskoepel in België, de *Ligue Nationale pour l'Amélioration des Routes*,<sup>22</sup> die zich uitdrukkelijk naar de fietstoeristen richtte en weldra bleek aan te slaan.<sup>23</sup> Bij de oude Ligue Vélocipédique gingen de alarmbellen over. Het bestuur greep in, en slaagde er begin 1892 in de nieuwe vereniging te overtuigen tot een fusie. Enkele jaren later stierf de Ligue Nationale een stille dood in de armen van de oude fietskoepel.<sup>24</sup> De aanval was afgeslagen.

In 1893 nam Henri Bossut, de directeur van *Le Cycliste Belge*, een nieuw initiatief. In feite bestond er al een zekere aanwezigheid van een touring club in België. De Touring Club de France had immers een Belg, Charles de Reine, aangesteld tot consul voor België, en deze was er in geslaagd om een zeker aantal Belgen lid te laten worden bij de Touring Club de France. In 1893 nam de Reine ontslag, en werd opgevolgd door Bossut. Deze lanceerde onmiddellijk de gedachte om een Belgische touring club te beginnen, maar slaagde er niet in om een initiatief van de grond te krijgen.<sup>25</sup>

Het stille winterseizoen leende zich over het algemeen uitstekend tot samenzweringen en revolutionaire vergaderingen in het jonge burgerwereldje van het cyclisme. Zo ook in 1894-1895. In november 1894 verzamelde een jonge luitenant en lid van de fietsbrigade in het leger, Gaston Beirlaen, enkele vrienden in zijn Brusselse appartement voor een stoutmoedig initiatief.<sup>26</sup> Vanaf januari 1895 begon hij in zijn columns in *Le Cycliste Belge* langzaam maar zeker de gedachte aan een *Touring Club de Belgique* te ontwikkelen.<sup>27</sup> Op 21 februari verscheen dan een stuk van zijn hand onder de titel *Touring-Club de Belgique*. Beirlaen argumenteerde dat de Ligue, als koepel van clubs, de wedstrijden van deze clubs moest patroneren, en zijn energie volledig nodig had voor de fietssport. Er bleef geen tijd meer over om de

<sup>19</sup> John Woodforde, *The Story of the Bicycle*, Londen, 1980, p. 161, Paul Von Salvisberg, *Der Radsportsport in Bild und Wort*, Hildesheim, 1980, p. 204 en 212, Theo Barker & Dorian Gerhold, *The Rise and Rise of Road Transport, 1700-1990*, Londen, 1993, p. 73.

<sup>20</sup> *Le Cycliste Belge*, 19/3/1891, p. 6.

<sup>21</sup> *Le Cycliste Belge*, 19/2-14/5/1891, nrs. 22-34.

<sup>22</sup> Lauters, *Les débuts du cyclisme*, p. 113 vermeldde ten onrechte 2 juli als datum van oprichting. Zie *Le Cycliste Belge*, 9/7/1891, p. 2 en 16/7/1891, p. 8.

<sup>23</sup> Lauters, *Les débuts du cyclisme*, p. 123.

<sup>24</sup> Lauters, *Les débuts du cyclisme*, p. 119-121, Nan Van Zutphen, *Fiets en film rond 1900*, p. 202.

<sup>25</sup> Lauters, *Les débuts du cyclisme*, p. 195-196. De Touring Club schreef later ten onrechte in het in memoriam van Bossut dat deze de eerste Belgische délégué van de Touring Club de France was en de stichting van de Touring Club de Belgique voorgezeten (*présidé*) had (*Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 15/11/1922, p. 527). Wel had Henri Bossut, die zelf een te gecontesteerde figuur was in het Belgische cyclisme, de kolommen van zijn tijdschrift opengesteld voor de relatieve buitenstaander Beirlaen, en op deze wijze de stichting van de Touring Club mogelijk gemaakt.

<sup>26</sup> *Mémorial du Touring Club de Belgique* 1955, p. 23, Lauters, *Les débuts du cyclisme*, p. 197-198.

<sup>27</sup> Op 31 januari stelde hij voor (onder het pseudoniem G. Ton) over te gaan tot de oprichting van een Belgische sectie van de Touring Club de France. Op 14 februari verscheen voor het eerst de uitdrukking *Touring Club de Belgique* (*Le Cycliste Belge illustré*, 31/1/1895, p. 3234 en 14/2/1895, p. 3292).

Afbeelding 2.1 – Gaston Beirlaen, 1900

Bron: *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, mei 1900, p. 98.

belangen van de fietstoeristen te verdedigen. Daarom stelde Beirlaen voor, naar het voorbeeld van de Touring Club de France, een vereniging voor individuele leden op te richten, die zich uitdrukkelijk op de grote massa van toeristen zou richten (ook dames mochten aansluiten!) en haar getal zou gebruiken om de noodzakelijke aanpassingen aan het wegennet en de wetgeving af te dwingen. Daarop verklaarde de auteur de *Touring Club de Belgique* voor gesticht, en stelde hij meteen een voorlopig comité voor van zeventien leden, zo te zien geplukt uit zijn directe kennissenkring.<sup>28</sup> Op 24 maart vond de stichtingsvergadering plaats in Brussel, in aanwezigheid van enkele tientallen geïnteresseerden.<sup>29</sup> Na Engeland, Duitsland, en onmiddellijk na Frankrijk en Italië, ontstond in België de vijfde *touring club*. De Ligue Vélocipédique Belge, die het gevaar beseftte, reageerde furieus:

Le *Touring Club* a tenu son Assemblée générale le Dimanche de la Mi-Carême. Peu de monde, le secrétaire général a lu le règlement et indiqué grosso modo le but du T.C.B. qui n'est d'autre chose que le régime consulaire de la L.V.B. avec cette seule différence, c'est qu'on y admet tous les genres de touristes, à pied, à cheval et en voiture ; pour ce qui regarde la Vélocipédie, c'est du pastiche et je pense que le bon La Fontaine, s'il vivait en notre époque, pourrait bien appeler le club naissant, "*le coucou vélocipédique*" [...].<sup>30</sup>

Op het ogenblik waarop Beirlaen de stichting van de Touring Club de Belgique proclameerde, waren er in België naar schatting veertigduizend fietsers. Slechts drieduizend waren bij de Ligue aangesloten. Er was dus een groot potentieel aan leden voor de nieuwe vereniging. De grote toename van het aantal fietsers in de eerste helft van de jaren 1890 had de oude fietskoepel verrast. De Ligue Vélocipédique Belge was nog overwegend gericht op het patroneren van fietswedstrijden ingericht door haar lokale clubs. Dat was geheel in overeenstemming met de structuur van de fietserswereld in de jaren 1880, maar liet de grote groep nieuwkomers van de jaren 1890, die veeleer een rustige uitstap op de nieuwe, comfortabele fietsmodellen beoogden, enigszins in de kou liet staan. De Ligue had in 1895 nog niet de kans gezien om haar structuren aan de nieuwe voorkeuren aan te passen, om met andere

<sup>28</sup> *Le Cycliste Belge illustré*, 21/2/1895, p. 3317. Dit comité bevatte vijf carabinieri, vijf journalisten, drie apothekers, twee handelaars en een bediende uit Beirlaens sociale omgeving van de middenburgerij, zoniet uit zijn directe vriendenkring in zijn hoedanigheid van journalist en carabinier. Begin maart bood Beirlaen aan Roger de Goeij een bestuursfunctie aan, deze laatste weigerde evenwel beleefd (*Automobile-Vélocé*, 27/4/1905, p. 286-7).

<sup>29</sup> *Le Cycliste Belge illustré*, 28/3/1895, p. 3451. Lauters vermeldde zevenhonderd aanwezigen, vermoedelijk was in zijn manuscript *septante* per vergissing gezet geworden als *sept cents* (Lauters, *Les débuts du cyclisme*, p. 198).

<sup>30</sup> *Revue Vélocipédique Belge*, 4/4/1895, p. 8. Cursief in origineel.

woorden haar toeristische comités te reactiveren. Een strategische fout: de fietskoepel had dankzij haar initiatieven in het verleden immers alle troeven in handen om de nieuwkomers binnen te halen. De aarzeling had dramatische gevolgen. In het immer ruziemakende Belgische fietswereldje lagen steeds een aantal dissidenten op de loer om een gat in de markt op te vullen ten koste van de Ligue. De ploeg van Le Cycliste Belge zag haar kans schoon. De oprichting van de Touring Club was vier jaar na de Ligue Nationale pour l'Amélioration des Routes een tweede poging om een concurrerende fietsersvereniging op poten te zetten. Het was een schot in de roos. De jonge vereniging toonde zich bijzonder actief, en reeds in haar tweede seizoen overtrof zij het ledenaantal van de Ligue. Daarmee mocht de oude fietskoepel definitief zijn droom opbergen om het Belgische cyclisme te vertegenwoordigen. Terwijl de Ligue in het seizoen van 1895 een ware *guerre des clubs* uitriep, ging het nieuwe, steeds massaler wordende fietserspubliek voorgoed verloren. De Touring Club de Belgique dicteerde de verhoudingen, en zou de Ligue Vélocipédique Belge uit het toeristische veld verdrijven. De laatste zou uiteindelijk enkel nog als een zuivere sportbond achterblijven.

De opkomst van de Touring Club in het cyclisme anno 1895 en haar snelle succes vragen om een verklaring. Wat was er gaande in het cyclisme, dat een nieuwe vereniging die nog niets bewezen had, en zich in principe naar een beperkt aspect van het cyclisme richtte – het fietstoerisme – op zulke korte tijd een zo massale aanhang kon winnen? De fiets kende een snel toenemende verbreiding in de vroege jaren 1890, en hoewel waarnemers opmerkten dat de praktische toepassingen van de fiets hier en daar reeds ingang vonden, bleef het gebruik ervan toch overwegend in de sfeer van de vrije tijd. Holt benadrukt dat de welgestelde stedelijke burgers die fietsen aanschaften in het Frankrijk van de jaren 1890, dit niet deden om er mee naar het werk te rijden, noch om er mee te gaan racen. De hoofdbezigheid van deze fietsers was touring doorheen het nieuw ontdekte Franse platteland.<sup>31</sup> Dat lijkt de argumenten van de Touring Club te bevestigen. De nieuwe vereniging stelde dat de oude fietskoepel overwegend op de fietssport was gericht, dat een groot deel van de fietserswereld op die wijze in de kou bleef staan, en dat er plaats was voor een toeristische fietsvereniging naast een sportbond. Aangezien de Touring Club reeds in haar tweede seizoen veel meer leden kon aantrekken dan de Ligue, zou dat impliceren dat het cyclisme in deze periode van aanschijn aan het veranderen was: het touring haalde de bovenhand op het sporting.

Nochtans leken de feiten een ander verhaal te vertellen. De Ligue was nooit een zuivere sportbond geweest, en bood een niet onaanzienlijk pakket aan op het vlak van het fietstoerisme. Een vergelijking tussen het stijgende aantal fietsers en de stijging van het Ligue-ledental is eveneens revelerend. De Ligue telde in 1893 slechts een goede tweeduizend leden,

<sup>31</sup> Richard Holt, 'The bicycle, the bourgeoisie and the discovery of rural France, 1880-1914', *British Journal of Sports History*, ii, 1985, 2, p. 127.

Tabel 2.3 – Statistiek van het Belgische cyclisme, 1893-1896

	Aantal fietsen	Stijging in %	Leden L.V.B.	Stijging in %	Penetratie L.V.B.	Leden T.C.B.	Penetratie L.V.B.+T.C.B.
1893	17.153		2000		11,66	-	11,66
1894	27.773	61,91	3237	61,85	11,66	-	11,66
1895	46.480	67,36	5344	65,09	11,50	4000	20,10
1896	67.692	45,64	7757	45,15	11,46	12.500	29,93

L.V.B. = Ligue Vélocipédique Belge ; T.C.B. = Touring Club de Belgique

Bronnen: Nan Van Zutphen, *Fiets en film rond 1900*, Leuven, 1981, p. 121, *Revue Vélocipédique Belge*, 2/4/1893, p. 595, 1/8/1895, p. 287 en 31/10/1895, p. 495, *Annuaire de la Ligue Vélocipédique Belge*, 1897, *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, december 1895, p. 53, *Mémorial du Touring Club de Belgique*, Brussel, 1955, p. 28.

maar slaagde erin om dat getal op drie jaar tijd bijna te verviervoudigen.<sup>32</sup> Daarmee volgde de fietskoepel de stijging van het aantal fietsers, die in de periode 1894-1896 steeds rond de vijftig procent per jaar lag, op de voet.<sup>33</sup> De Ligue liet zich dus niet verrassen, maar handhaafde zich in relatieve zin op een status quo. Indien het cyclisme werkelijk van aard veranderde, dan kon de oude fietskoepel met recht stellen dat zij de nieuwgekomen toeristen even goed aansprak als de oude *sportingmen*. De penetratie van de vereniging, die zich tot doel stelde alle fietsers te overkoepelen, in de fietswereld bleef echter ontstellend laag. De Ligue kon amper een tiende van de Belgische fietsers bekoren. De vereniging overkoepelde in 1894 volgens Lauters slechts 62 van de 178 Belgische fietsclubs,<sup>34</sup> maar had een lange periode van intern krakeel achter de rug. Einde 1895 was het aantal aangesloten clubs gestegen tot 132, maar er zijn geen cijfers bekend over het totale aantal fietsclubs op dat moment. Het aantal individuele leden, dat wil zeggen fietsers die niet via een lokale club aangesloten waren, maar direct bij de koepel, bedroeg op dat ogenblik echter minder dan vijftien percent van het totale ledenaantal.<sup>35</sup> Met andere woorden, de Ligue bleef overwegend steunen op de lokale fietsverenigingen. De Touring Club de Belgique daarentegen kende enkel direct, individueel lidmaatschap. Het valt onmiddellijk op dat de duizenden leden die zij kon werven de penetratiegraad van de Ligue onaangetast lieten. Anders gezegd, de Touring Club sprak een *unserved audience* aan. De enorme stijging van de gezamenlijke penetratiegraad van beide fietsverenigingen tegenover de fietswereld leidt tot de vaststelling dat de nieuwe vereniging uit een ander vaatje tapte dan de oude koepel. De cijfers lijken de Touring Club dus gelijk te geven: de vereniging sprak een ander publiek aan dan de Ligue. Daarmee is de vraag die hierboven werd opgeworpen evenwel nog niet beantwoord. Wat bood de Touring Club dat

<sup>32</sup> Begin 1892 gaf het tijdschrift van de vereniging in haar jaarverslag nog 629 abonnementen op (*Revue Vélocipédique Belge*, 10/4/1892, p. 202). Hoewel het abonnement statutair verplicht was voor de leden, lijkt dit cijfer een onderschatting van het reële aantal leden.

<sup>33</sup> Nan Van Zutphen, *Fiets en film rond 1900*, p. 121: cijfers op basis van statistieken van fietsbelasting in de provinciale jaarboeken, occasionele vermeldingen in de fietspers, en schattingen op basis van de omliggende jaren. Holt signaleert dat in het vroege Franse cyclisme slechts 33 tot 60 procent van de fietsers fiscaal werd aangegeven (Holt, 'The bicycle, the bourgeoisie and the discovery of rural France', p. 128). Lauters vermeldde ten onrechte dat België in 1888 reeds 100.000 fietsers telde (Lauters, *Les débuts du cyclisme*, p. 25).

<sup>34</sup> Lauters, *Les débuts du cyclisme*, p. 157.

<sup>35</sup> *Annuaire de la Ligue Vélocipédique Belge*, 1896, p. 112.

de Ligue niet kon geven? Een vergelijking tussen beide verenigingen dringt zich op.

Een burger die jong van hart was, en zich een fiets had aangeschaft om er op vrije dagen eens gezellig op uit te trekken, kon in 1895 de diensten van een toeristische vereniging zeker gebruiken. Eerst en vooral was het niet evident om de weg te vinden in de omgeving van de steden. Zowel de Ligue als de Touring Club boden dan ook kaarten en routebeschrijvingen aan. De Ligue had reeds in 1885 en 1891 een *guide vélocipédiste* laten verschijnen,<sup>36</sup> en bood aanzienlijke kortingen aan op andere gidsen.<sup>37</sup> De Touring Club van haar kant maakte er werk van, en liet in het seizoen 1895 honderdvijftig *itinéraires* verschijnen, dunne boekjes met telkens een fietstocht in beschreven. Ook zij bood kortingen aan op andere gidsen.<sup>38</sup> Beide verenigingen verkochten ook de wegenkaarten die door het Ministerie van Oorlog werden uitgegeven ten behoeve van de toeristen, en hielden een bibliotheek open op hun sociale zetel waarin de leden een groot aantal, ook internationale publicaties rond fietstoerisme konden raadplegen.<sup>39</sup> Daarnaast ijverden beide verenigingen om wegwijzers langs de wegen te laten plaatsen, evenals aanduidingen van gemeentegrenzen of gevarenborden.<sup>40</sup> Wanneer de reis naar het buitenland ging, kon de toerist opnieuw op zijn vereniging een beroep doen. Zowel de Ligue als de Touring Club bestookten de overheid met verzoeken om de douaneformaliteiten te vereenvoudigen, en konden hun leden praktische voordelen aanbieden bij het overschrijden van de grens. Hetzelfde gold voor de formaliteiten om een fiets mee te nemen op een treinreis.<sup>41</sup> Verder hadden beide verenigingen akkoorden afgesloten met buitenlandse verenigingen, zodat hun leden ook in het buitenland van een uitgebreid dienstenpakket konden genieten. De Ligue had voor de buitenlandse opties het voordeel van een langere ervaring.<sup>42</sup> Onderweg kon de fietser terecht bij een groot aantal hotels en herbergen, die met een van de verenigingen een contract hadden afgesloten. Daarin garandeerde de uitbater een goede service en kortingen aan de leden van de vereniging. Deze zaken waren herkenbaar door een uithangbord van de vereniging dat aan de gevel werd bevestigd.<sup>43</sup> Dit was een terrein dat al langer werd bezet door de Ligue. De Touring Club probeerde meteen enkele aantrekkelijke zaken af te snoepen, wat heel het seizoen door voor conflicten tussen beide verenigingen zou zorgen. Bij pech onderweg kon de fietser rekenen op een aantal mecaniciens, die met een van de verenigingen (of beide) een gelijkaardige overeenkomst hadden. De Ligue slaagde er daarnaast in om, na een overeenkomst met een privé-firma, in de loop van het seizoen maar liefst vierhonderd *boîtes de secours* langs de Belgische wegen te verspreiden. Dit waren aan een paaltje bevestigde kastjes, waarin de leden het hoogstnodige

<sup>36</sup> *Guide du vélocipédiste en Belgique*, 1891. In 1885 had de toenmalige Fédération Vélocipédique de Belgique reeds een dergelijke gids laten verschijnen.

<sup>37</sup> *Annuaire de la Ligue Vélocipédique Belge*, 1896, p. 221-228.

<sup>38</sup> Voornamelijk de *guides Baedeker* en de *guides Castaigne* (*Annuaire du Touring Club de Belgique*, 1896, p. 117).

<sup>39</sup> *Annuaire de la Ligue Vélocipédique Belge*, 1896, p. 229, *Annuaire du Touring Club de Belgique*, 1896, p. 117.

<sup>40</sup> *Le Cycliste Belge illustré*, 23/5/1895, p. 116.

<sup>41</sup> *Revue Vélocipédique Belge*, 1895, partim, *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 1895, partim.

<sup>42</sup> *Le Cycliste Belge illustré*, 23/5/1895, p. 116, *Annuaire du Touring Club de Belgique*, 1896, p. 15.

<sup>43</sup> *Annuaire de la Ligue Vélocipédique Belge*, 1896, p. 139-165, *Annuaire du Touring Club de Belgique*, 1896, p. 34.



Afbeelding 2.2 –  
Lidkaart Touring Club de  
Belgique, 1897

Bron: *Bulletin officiel du  
Touring Club de Belgique*,  
februari 1897, p. 25.

aantreffen om mechanische problemen te verhelpen.<sup>44</sup> De Touring Club voorzag zelfs twee soorten noodposten: *boîtes mécaniques* voor schade aan de fiets, en *boîtes pharmatiques* voor schade aan de fietser. De vereniging maakte van de plaatsing evenwel geen prioriteit; ze probeerde in de eerste plaats een netwerk van aangesloten mecaniciens, respectievelijk dokters op te bouwen. Haar noodposten waren enkel bedoeld voor gemeenten waar geen mecaniciens of dokters waren, of voor na het sluitingsuur: in dat geval werden ze in het dichtstbijzijnde café geplaatst. Ze waren niet gratis, maar moesten door de geïnteresseerden gehuurd of gekocht worden bij de vereniging.<sup>45</sup> De toerist kon natuurlijk ook aansluiten bij begeleide groepsexcursies. De Touring Club beijverde zich om zo veel mogelijk excursies te organiseren, en had in zijn statuten ingeschreven dat er op zon- en feestdagen zo vaak mogelijk uitstappen moesten doorgaan, en dat elk jaar per provincie één grote, meerdaagse excursie moest gehouden worden.<sup>46</sup> De jonge vereniging had evenwel moeite om dit in haar eerste seizoen waar te maken. De Ligue leek in dit opzicht interessantere opties te bieden. De oude fietskoepel had al veel langer ervaring met excursies en feesten, en beschikte over het voordeel een koepel van lokale verenigingen te zijn. De plaatselijke fietsclubs organiseerden sowieso regelmatig uitstapjes, zodat het aanbod van begeleide excursies van de kant van de Ligue bijzonder rijk en uitgebreid was.

Maar terug naar de eenzame fietser. De fietstoerist die het op eigen houtje wou proberen werd regelmatig geconfronteerd met gaten in de beschikbare informatie: niet alle wensen en vragen konden op voorhand beantwoord worden in toeristische publicaties. Daarom probeerde de Ligue reeds langer om een netwerk voor toeristische informatie op te zetten. De koepel had een structuur van zogeheten consuls opgericht, en probeerde in elke gemeente

<sup>44</sup> *Annuaire de la Ligue Vélocipédique Belge*, 1896, p. 168-201.

<sup>45</sup> *Annuaire du Touring Club de Belgique*, 1896, p. 93.

<sup>46</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, juli 1896, bijlage artikels 15-16.



een toeristische raadsman ter beschikking te stellen van de leden.<sup>47</sup> Dit systeem werd onmiddellijk geïmiteerd door de Touring Club, die hier een van haar voornaamste actiepunten van maakte. Op het einde van het seizoen 1895 kon de laatste reeds in 220 gemeenten een *délégué* aanbieden,<sup>48</sup> daar waar de Ligue niet verder raakte dan 132 gemeenten. Dit cijfermateriaal lijkt weinig indrukwekkend vergeleken met de meer dan drieduizend gemeenten die België toen telde, maar het bevatte wel de meeste arrondissementshoofdplaatsen, en zeker deze waar er intens fietstoerisme was. De leden van de Ligue konden daarnaast ook terecht bij de (bestuurs)leden van de aangesloten fietsclubs: niet te onderschatten, want de raadsmanen waren natuurlijk niet permanent beschikbaar.

Beide verenigingen publiceerden een eigen tijdschrift, dat er bijzonder degelijk uitzag. Ook de jaarboeken van de verenigingen waren heuse schatkisten vol praktische informatie. Tenslotte wierpen zowel de Ligue als de Touring Club zich uitdrukkelijk op als belangenvereniging, en deden intens aan lobbying bij de autoriteiten. Zowel de lokale als de provinciale en nationale overheden werden bestookt met verzoeken om fietspaden aan te leggen en fietsvriendelijke verkeersreglementen op te stellen. De Touring Club ging zelfs over tot het zelf financieren van fietspaden.<sup>49</sup>

Hoe kon de fietser al dit fraais bekomen? De Ligue kende twee manieren om aan te sluiten: individueel of collectief langs een plaatselijke fietsclub om. Het lidgeld voor de individuele aansluiting werd in de loop van 1895 verlaagd, eerst naar acht frank, dan naar vijf frank per jaar.<sup>50</sup> De Touring Club stelde zich erg concurrentieel op en vroeg een jaarlijkse bijdrage van slechts drie frank.<sup>51</sup> Beide verenigingen lieten ook dames toe, en voor beide volstond een schriftelijke aanmelding bij het bestuur (al moest deze in beide gevallen nog bij wijze van formaliteit bekrachtigd worden door de algemene vergadering). De Touring Club eiste evenwel nog een aanbeveling van een *délégué* of een bestuurslid (een *parrain*): “A défaut de parrains, le candidat devra fournir des preuves de son honorabilité.”<sup>52</sup> De Ligue had deze eis reeds afgeschaft.

Het moge duidelijk zijn dat de keuze niet voor de hand lag. Zowel de Ligue als de Touring Club konden een rijk dienstenpakket aanbieden. Voor het geld hoefde de fietser het niet te laten: wie zich een fiets kon permitteren, moest zich weinig zorgen maken over de jaarlijkse bijdrage van drie of vijf frank. Het voornaamste verschil lag niet in de kwaliteit of de kwantiteit van het aanbod, maar in de aard ervan. Het individuele lidmaatschap geraakte bij de Ligue niet van de grond: meer dan 85 percent van haar leden was aangesloten via een plaatselijke fietsclub.<sup>53</sup> De Touring Club daarentegen kende enkel individuele aansluitingen.

<sup>47</sup> *Annuaire de la Ligue Vélocipédique Belge*, 1896, p. 113-127.

<sup>48</sup> *Annuaire du Touring Club de Belgique*, 1896, p. 15-33.

<sup>49</sup> *Le Cycliste Belge illustré*, 26/9/1895, p. 4147.

<sup>50</sup> *Revue Vélocipédique Belge*, 2/1/1896, p. 631, *Annuaire de la Ligue Vélocipédique Belge*, 1896, p. 7-8.

<sup>51</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, juli 1896, bijlage artikelen 31-32.

<sup>52</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, juli 1896, artikel 31.

<sup>53</sup> *Revue Vélocipédique Belge*, 31/10/1895, p. 495.

De plaatselijke fietsclub bood een specifieke sociale omgeving: men moest mensen kennen, en werd verondersteld ermee op te trekken tijdens het fietsen. De toerist moest rekening houden met de wensen van de groep. Daarbij kenden de meeste clubs een traditie van sporting, zodat de fietstoeristen riskeerden om maar met mondjesmaat aan de bak te komen in de clubwerking. Het lidmaatschap van de Touring Club daarentegen bood de vrijheid van de anonimiteit in een massavereniging die hoofdzakelijk op schriftelijke contacten dreef. De eis die de Touring Club stelde om aanbevolen te worden leek hiermee in tegenspraak te zijn; men moet zich echter realiseren dat het cyclisme een burgerlijke aangelegenheid bleef. De Touring Club wenste wel concurrentieel en open te zijn, maar niet in die mate dat enkel de laagste sociale groepen en de fietsvandalen die elders uitgesloten waren zouden aansluiten. Overigens lijkt de aanbevelingseis, gezien de honderden aanvragen die de vereniging elke maand moest verwerken, nooit meer dan een formaliteit geweest te zijn.

De verschuiving die rond 1895 in het cyclisme aan het plaatsgrijpen was, lijkt dan ook in de eerste plaats op culturele gronden gebaseerd te zijn. Ongetwijfeld sloten in deze periode sociaal-economisch gezien lagere groepen aan, maar dat gold voor beide verenigingen. De Ligue was te laat op de kar gesprongen, en werd gehinderd door haar turbulente sporting-verleden. Ze slaagde er niet meer in haar toeristische werking tijdig te reactiveren, en het individuele lidmaatschap op peil te brengen. De burger die halverwege de jaren 1890 een fiets aanschafte, was wat ouder dan een decennium daarvoor, had vermoedelijk al een jong gezin (niet voor niets werd uitdrukkelijk vermeld dat dames toegelaten waren) en was minder geneigd om zich in een vriendenkring te bewegen. De warmte van de jonge burgerclub woog niet langer op tegen de vrijheid van de anonimiteit van de massavereniging.

## 2.2 Jongensclubs

---

Het aantal fietsers nam in de eerste helft van de jaren 1890 sterke uitbreiding. Het profiel van de fietser veranderde evenwel voorlopig weinig: het bleef dat van een jonge, in de stad levende burger. Pas na de eeuwwisseling zou de fiets definitief de sociale ladder afdalen, naar het platteland uitwijken en praktische toepassingen vinden. De fietsverenigingen boerden niet slecht bij deze uitbreiding, wel integendeel. Terwijl de oude Ligue de groei op de voet bleef volgen, slaagde de Touring Club erin een grote groep fietsers aan te spreken die tot dan buiten de verenigingen gebleven was. Nochtans waren er tussen beide rivaliserende verenigingen weinig verschillen: hun structuur, activiteiten en geografische verspreiding waren nagenoeg identiek. De Touring Club leek zich op een wat lager segment van de burgerij te richten, en stelde minder hoge lidmaatschapseisen, maar dat lijkt onvoldoende om het enorme succes van de nieuwe vereniging te verklaren. De aard van de vereniging, als



Afbeelding 2.3 –  
Insigne Union Véloce Club Bruxellois, 1869

Bron: *Catalogue officiel du VIIe Salon de Bruxelles*, Brussel, 1899, p. 9.

organisatie met individueel lidmaatschap — daar waar de Ligue een koepel van lokale clubs was — lijkt een relevante factor geweest te zijn. De nieuwe fietser bleek steeds minder behoefte te hebben aan het gezellige clubeventje en ontvluchtte de betutteling van de fietsclub om alleen, geruggesteund door een anonieme organisatie, de horisonten te verkennen. Het cyclisme was op deze wijze rond 1895 aan niet minder dan drie evoluties onderhevig. Ten eerste luidde de oprichting van de Automobile Club op het einde van dat jaar een verschuiving in van cyclisme naar automobilisme. Ten tweede was er een zekere, zij het nog bijna onmerkbare vorm van democratisering bezig: ook lagere delen van de burgerij namen nu de fiets ter hand. Ten derde verscheen de eenzame fietser op het historische toneel: de clubs met hun intense sporting-activiteiten werden voorbijgestoken door het individuele fietstoerisme, geruggesteund door een anonieme massavereniging.

In 1869 waren er niet meer dan een twaalfstal fietsers in het Brusselse, die meestal in het Terkamerenbos en de Sint-Annadreef rondtoerden op zondag. Het waren zowat de enige berijdbare routes voor de tweewielers van toen.<sup>54</sup> Op 1 juni van dat jaar slaagden twee onder hen erin een vijftiental vrienden en geestesgenoten rond zich te verzamelen: genoeg om een clubje te beginnen. De eerste Belgische fietsclub, de Véloce Club Bruxellois, was geboren.<sup>55</sup> Heel de jaren 1870 en 1880 door zou het clubje niet meer dan een twintigtal leden tellen. In 1887, toen de stichtersgeneratie al wat ouder was geworden, kon zelfs een fusie met een bevriende Brusselse club, de *Union Vélocipédique de Bruxelles*, het tanende ledental slechts

<sup>54</sup> *Exposition internationale du sport vélocipédique*, Brussel, 1894, p. 7-9.

<sup>55</sup> *Automobile-Véloce*, 16/11/1904, p. 7-8.

Tabel 2.4 – Voornaamste leden Ligue Vélocipédique Belge, 1895

Naam	Leden
Antwerp Bicycle Club	221
La Pédale Anversoise	100
Cyclist's Union Bruxelles	122
Ixelles-Vélo	107
Union Vélocipédique Louvaniste	102
Vélo Sport Louvaniste	110
Cyclist Club Tournaisien	118
Charleroi Vélo Sport	235

Bron: *Revue Vélocipédique Belge*, 31/10/1895, p. 495.

zeer tijdelijk opkrikken.<sup>56</sup> Pas de komst van de moderne fiets — de *safety bicycle* of *bicyclette* die weldra de hoge bi zou verdringen — kon redding brengen. Het ledental steeg nu snel tot ongeziene hoogten. In 1890 bedroeg het reeds 74, het jaar erop werd het honderdste lid binnengehaald.<sup>57</sup>

Toch ontstonden geen monsterverenigingen met vele honderden of zelfs duizenden leden. Het aantal clubs steeg bijna even snel als het groeiende fietserstal. In 1895 telden slechts acht van de 132 clubs die bij de Ligue Vélocipédique waren aangesloten meer dan honderd leden. De hogervermelde Union et Véloce Club Bruxellois buiten beschouwing gelaten,<sup>58</sup> waren deze acht netjes verdeeld onder de toenmalige centra van het Belgische cyclisme: twee Brusselse, twee Leuvense, twee Antwerpse en twee Henegouwse clubs.<sup>59</sup> De overgrote meerderheid van de bij de Ligue aangesloten fietsclubs, dat wil zeggen 108 van de 132, telde evenwel minder dan vijftig leden.<sup>60</sup> Van Zutphen stelde van de Leuvense clubs reeds vast dat zij in de eerste helft van de jaren negentig voornamelijk uit twintigers bestonden.<sup>61</sup>

Jonge mensen, op zoek naar plezier. Een ouder geworden cyclist kijkt in 1895 terug naar zijn jeugd tien jaar eerder, de kindertijd van het cyclisme in Leuven:

Que de changements en ces dix années si vite écoulées! Et nous, tout d'abord, des enfants à papa que nous étions, alors, nous voilà devenus les papas de nos enfants. ... je me plais à le croire du moins.

Où sont-ils tous ces vieux copains d'alors? Combien pourrions nous en retrouver de la fameuse pléiade des Swéron, Wirix, Cordemans, Luyckx, Delvaux, Hill, Cyantar, Van Weddingen, Noiset, Van Eesbeeck et tant d'autres?? La mort, hélas! a fait de terribles ravages dans leurs rangs. Quelques uns sont loin de la Patrie et, qui sait, songent, peut-être, en cet instant, aux joyeuses parties de jadis? Oh! oui les joyeuses parties!<sup>62</sup>

<sup>56</sup> De nieuwe fusieclub Union et Véloce Club de Bruxelles telde in 1887 weliswaar 45 leden, het jaar erna was dit teruggevallen tot een tiental.

<sup>57</sup> Lauters, *Les débuts du cyclisme*, p. 69.

<sup>58</sup> Deze leefde op dat ogenblik in onmin met de Ligue en was niet langer aangesloten.

<sup>59</sup> Het Luikse stond traditioneel ook sterk op het vlak van cyclisme, maar blonk in deze periode voornamelijk uit op het vlak van de sportprestaties, zo was Robert Protin, de Eddy Merckx van de jaren 1890, afkomstig uit het Luikse clubwezen.

<sup>60</sup> *Revue Vélocipédique Belge*, 31/10/1895, p. 495.

<sup>61</sup> Nan Van Zutphen, *Fiets en film rond 1900*, p. 145.

<sup>62</sup> *Revue Vélocipédique Belge*, 4/4/1895, p. 3.

De lectuur van de clubtijdschriftjes illustreert op treffende wijze de sfeer van deze jongensclubs. Het waren jonge clubs, eerst en vooral, zonen van welgestelde burgers die nog even de tijd hadden voor ook hun carrière en gezinsleven van start zou gaan. Ten tweede waren het vriendenkringen waar iedereen iedereen kende, *copains* die elkaar persoonlijk bij de naam noemden. Ten derde stond plezier maken centraal: het waren jaren van dolle pret, met feesten her en der, vrolijke uitstappen en allerlei vormen van ludiek gedrag die de jonge intellectuelen van toen kenmerkten. Ten vierde – een echo van de romantische achtergrond – was het cyclisme emotioneel geladen. Dat uitte zich in de pathetische bewoordingen waarmee de cyclisten hun ervaringen met het touring en de sensatie van de snelheid omschreven, in de vele superlatieven die heen en weer vlogen in de contacten tussen fietsers, maar evenzeer in de oorverdovende scheldpartijen en de haast fanatieke verbetenheid waarmee vetes werden uitgevochten in het kleine wielerwereldje. Tenslotte waren deze jonge burgers ook modebewust: hun keuze voor een modernistisch object als de fiets getuigt daarvan, maar ook het flirten met exotische gebruiken, en het spelen met Engelse leenwoorden. Maar bovenal waren het tijden van dolle pret. Enkele van de hier genoemde kenmerken komen mooi tot uiting in de wijze waarop Lauters de viering van het 25-jarig jubileum van de Union et Véloce Club Bruxellois beschrijft:

Félix Pardon, journaliste et compositeur de musique, comme on sait, dédie au club jubilaire sa brillante et entraînante *Marche Cycliste*, dont les couplets sont de Théo Hanon et qu'exécute la fameuse chorale de l'Orphéon, sous la direction de Bauwens, son éminent chef. Puis, un somptueux et pantagruélique banquet réunit les 194 membres du club et leurs nombreux invités dans les salons de l'*Hôtel Vénitien*. Le lendemain, joyeux pique-nique à Tervueren, brillante réunion de courses au Vélodrome Bruxellois et, le soir, en guise de clôture, un punch monstre au *Café Victoria*, Bois de la Cambre.<sup>63</sup>

Een ander aspect dat moeilijk over het hoofd kan gezien worden, is de relatieve seksuele vrijheid die deze jongens en meisjes genoten in hun fietsclubjes. In deze jongensclubs werd bijzonder veel aandacht geschonken aan de dames onder de fietsers. Het is opvallend hoe vaak vrouwen opdoken op de illustraties, meestal galant vergezeld van enkele mannen.<sup>64</sup> Of wat te denken van de vele kleine berichtjes tussendoor, zoals deze:

L'autorisation de pouvoir pique-niquer dans le parc de Tervueren est demandée. J'ai appris qu'un grand nombre de cyclewomen projetait de venir nous rejoindre dans la forêt. Tous les éléments cyclistes seront donc réunis et il n'en fera plus que gai.<sup>65</sup>

De verhaaltjes en gedichten die in de tijdschriften verschenen vertoonden de sterke ondertoon van verliefdheid eigen aan adolescentenliteratuur. Het loutere feit van de aanwezigheid van dames in de clubs en tijdens de uitstappen – op zich reeds voldoende om enig jeugdig enthousiasme op te roepen – gecombineerd met de gezamenlijke fysieke inspanning van het peddelen en de sterke zintuiglijke ervaringen van snelheid, frisse lucht en zonneschijn onderweg zorgden voor een sterke emotionele cocktail.

<sup>63</sup> Lauters, *Les débuts du cyclisme*, p. 163. Cursivering in origineel.

<sup>64</sup> Over dames en fietsen, zie Kylie Winkworth, 'Women and the bicycle. Fast, loose and liberated', *Australian Journal of Art*, viii, 1989-1990, p. 96-121.

<sup>65</sup> *Revue Vélocipédique Belge*, 23/5/1895, p. 120.

La Cyclistine  
BALLADE

Intrépide assurément,  
Mais par dessus tout charmante.  
Elle va comme le vent  
Sur la machine roulante.  
Son teint gentiment rosé  
Par sa course vagabonde;  
Son coup de pédale aisé,  
Sa pose en laquelle abonde  
Le désir, la volonté  
De passer irréprochable,  
Forment de cette beauté  
Une héroïne adorable.

Dans un mouvement follet,  
Son jupon qui se relève,  
Fait voir un bout de mollet  
Fin, gracieux,... un vrai rêve!...  
Son pied, si petit, petit,  
Qu'il semble être un pied de fée,  
Sur les pédales agit...  
La cyclistine assoiffée  
De lumière et de grand air,  
De jolis coins de verdure,  
Va, leste comme l'éclair,  
Activant toujours l'allure

ENVOI.

Ses yeux brillent de désir,  
Sa fine taille se cambre...  
Je sais son plus grand plaisir:  
Cycler au bois de la Cambre.<sup>66</sup>

Soms ging het om nauwelijks verholen gevoelens van seksualiteit. Nog een fragment:

Ce costume me sied à ravir, si j'en crois de gentes dames rencontrées au hasard de mes excursions et se livrant, comme moi, aux douceurs de la bicyclette. Ah! mes enfants, si j'avais vingt ans de moins et n'étaient ces maudites douleurs néphritiques! - leur « gros loup chéri » comme elles me nomment, ferait-il des ravages dans les bergeries.<sup>67</sup>

De bestaande internationale onderzoeken naar het cyclisme benadrukken telkens het jonge en burgerlijke karakter van de fietsclubs. Eugen Weber stelde al in 1971 over de Franse fietsclubs dat zij vanaf het einde van de jaren 1860 door de hogere middenklasse werden opgericht.<sup>68</sup> Richard Holt stelde tien jaar later eveneens vast dat de adel zich beperkte tot de traditionele jacht, terwijl de nieuwe sportieve en toeristische rages voornamelijk door de burgerij werden beoefend: "In the 1880s it was the affluent young man from a commercial or professional family who took up cycling or played English team sports, often doing so whilst still a schoolboy or student."

Daarnaast benadrukken deze auteurs evenzeer dat vanaf de tweede helft van de jaren 1890 de lagere burgerij op het toneel verscheen. Er zou met andere woorden een zekere democratisering hebben plaatsgevonden.<sup>69</sup> Dat laatste is een heikele kwestie. Begripen als burgerij en middenstand zijn vaag en moeilijk af te bakenen; daarbij komt nog dat de meeste auteurs de zogeheten democratisering proberen aan te tonen door naar een lijst van beroepen te verwijzen, een erg moeilijk beheersbaar sociaal criterium.<sup>70</sup>

Van Zutphen stelt in zijn indrukwekkende onderzoek naar de Leuvense fietsers eveneens

<sup>66</sup> *Revue Vélocipédique Belge*, 23/5/1895, p. 114. Zie ook het geëxalteerde verslag van een fietstocht, *Pensées Ensol-eillées* door Nelly Lecrenier, *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, maart 1901, p. 55-56 en augustus, p. 209-210.

<sup>67</sup> *Revue Vélocipédique Belge*, 30/5/1895, p. 130.

<sup>68</sup> E[ugen] Weber, 'Gymnastics and sports in fin-de-siècle France. Opium of the classes?', *American Historical Review*, lxxvi, 1971, 1, p. 81.

<sup>69</sup> Zie ook Koen Mortelmans, *Vlaanderen op twee wielen*, Antwerpen, 1991, p. 41.

<sup>70</sup> Marco van Leeuwen, Ineke Maas & Andrew Miles, *HISCO: historical international standard classification of occupations*, Leuven, Leuven University Press, 2002, 441 p.

Tabel 2.5 – Beroepsgroepen Leuvense fietsers, 1882-1898

	1882-1890	1891-1894	1895-1898
Aantal fietsers	56	220	327
% studenten	66,1	19,2	5,8
% eigenaars	3,6	1,4	1,5
% vrije beroepen	1,8	10	12,2
% groothandel	3,6	7,3	7,7
% kleinhandel	0,0	8,2	9,2
% bedienden	8,9	22,7	21,4
% nijverheid	14,3	26,8	38,5

Bron: Nan Van Zutphen, *Fiets en film rond 1900*, Leuven, 1981, p. 137-138.

een beroepenschaal op. Het veel te lage aantal fietsers in de jaren tachtig, en het overwicht van studenten in de fietsclubs laten niet toe voor de jaren 1880 conclusies te trekken. Een vergelijking tussen de vroege en de late jaren 1890 toont al evenmin grote verschillen. De studenten, in de jaren 1880 nog goed voor tweederden van de fietsersgroep, waren grotendeels afgestudeerd geraakt, en hun getal had zich verspreid over de diverse beroepsgroepen. Daartegenover staat dat in Van Zutphens overzicht de categorie Nijverheid stelselmatig stijgt, en in de tweede helft van de jaren 1890 bijna veertig percent van de fietsersgroep omvat. Dit lijkt de these van democratisering te bevestigen. Jammer genoeg is niet helemaal duidelijk wat deze categorie omvat: zowel industriële als geschoolde arbeiders lijken er een plaats te vinden, maar ook smeden, brouwers, drukkers, etcetera.<sup>71</sup> Andere parameters lijken meer op te leveren. Gezien de cijnsbedragen betaald door de fietsers in 1892 gemiddeld tot 75 percent hoger lagen dan deze van de gemiddelde Leuvense cijnskiezer, mochten de fietsers duidelijk tot de beter bemiddelde lagen van de bevolking gerekend worden.<sup>72</sup> Daarnaast lijkt ook de leeftijd significant: in de jaren 1880 – toen de studenten de dienst uitmaakten – was het gros van de fietsers tussen 17 en 25 jaar. In de jaren 1890 steeg de leeftijd aanzienlijk, maar bleef ook op het einde van dit decennium hangen op de nog steeds jeugdige leeftijd van 29 tot 32.<sup>73</sup>

Significant was ook de verschuiving van stad naar platteland. Het cyclisme was een overwegend stedelijk verschijnsel, maar in de loop van de jaren 1890 nam het platteland een steeds groeiend aandeel in. Pas na 1900 evenwel werd de aanwezigheid van fietsers op het platteland langzaam maar zeker dominant. Van Zutphen koppelt dit aan een functieverhuizing van het fietsgebruik: waar de fiets in de stad tot vermaak van de jonge burgers diende, werd deze op het platteland eerder aangewend als praktisch vervoermiddel.<sup>74</sup> Veel minder duidend lijkt tenslotte de industrialiseringsgraad: weliswaar behoorden industriële

<sup>71</sup> Nan Van Zutphen, *Fiets en film rond 1900*, p. 137-138 en 134-135. Pas na 1900 werd de aanwezigheid van arbeiders significant (ibidem, p. 158-164).

<sup>72</sup> Nan Van Zutphen, *Fiets en film rond 1900*, p. 142.

<sup>73</sup> Nan Van Zutphen, *Fiets en film rond 1900*, p. 144.

<sup>74</sup> Nan Van Zutphen, *Fiets en film rond 1900*, p. 111-120.

regio's als Gent, Charleroi en het Luikse tot de vroegste steden waar fietsclubs opdoken, maar ze waren zeker geen koplopers. Dat waren eerder Brussel, Antwerpen en Leuven. In verband met de laatste wijzen verschillende auteurs op het aandeel van Engelse studenten in de oprichting van de eerste fietsclubs.<sup>75</sup>

Kortom, het cyclisme was een zaak voor in de stad wonende, welgestelde jonge burgers. Niet voor niets verschenen in 1894 in Brussel zowel een afzonderlijke fietsclub voor journalisten, de *Cyclists' Press Club*, als voor advocaten, de *Thémicycle Club*.<sup>76</sup> Daarnaast mag het ook allerm minst verwonderen dat op de ledenlijsten van de fietsclubs meer dan één vooraanstaande persoonlijkheid uit deze jaren prijkte. Zo telde de Ligue Vélocipédique onder haar ereleden onder meer bekende politici als ex-regeringsleider de Burlet, regeringsleider de Smet de Naeyer en toekomstig regeringsleider Vandenpeereboom,<sup>77</sup> terwijl de Touring Club op haar erelijst kon uitpakken met eveneens ex- regeringsleider de Burlet, burgemeester van Brussel Buls en prins Emmanuel d'Orléans.<sup>78</sup> Beide verenigingen stonden onder de hoge bescherming van de koning en van kroonprins Albert; de laatste was zelfs erevoorzitter van de Touring Club. Om nog enkele namen te laten vallen: Edmond Picard, de flamboyante jurist en politicus, was lid van de hogergenoemde Thémicycle Club, en verzorgde ook een deeltje in de reeks toeristische gidsen *Petite bibliothèque* van de Touring Club.<sup>79</sup> De Antwerpse politicus Louis Franck was een bekend fietsliefhebber,<sup>80</sup> en kunstpaus Octave Maus van zijn kant prijkte in 1896 met een lezersbrief in het officiële orgaan van de Touring Club.<sup>81</sup> Overigens bestempelden de fietsers zichzelf zonder meer als *filis de bourgeois*.<sup>82</sup>

Mortelmans stelt dat het lidmaatschap van de Antwerpse clubs, zeker in de vroegste periode, stevig geworteld was in de liberale burgerij. Toch waren de clubs apolitiek. De stichting van een katholieke fietsclub in Gent werd door de liberale pers als een *eerste* stap naar politisering gezien. Rond de eeuwwisseling werden door de socialisten rode fietsclubs opgericht met uitgesproken propagandadoeleinden. Deze waren geen lang leven beschoren.<sup>83</sup> Wanneer de Ligue in oktober 1895 een heuse fietsbetoging organiseert, haast zij zich om deze te omschrijven als "*une grande manifestation dénuée de tout caractère politique*."<sup>84</sup> Artikel 62 van de statuten van dezelfde vereniging stelde trouwens: "La L.V.B. ne s'occupant

<sup>75</sup> Lauters, *Les débuts du cyclisme*, p. 48, Nan Van Zutphen, *Fiets en film rond 1900*, p. 78, Mortelmans, *Vlaanderen op twee wielen*, p. 21.

<sup>76</sup> Lauters, *Les débuts du cyclisme*, p. 161 en 165.

<sup>77</sup> *Annuaire de la Ligue Vélocipédique Belge*, 1896, p. 69-70.

<sup>78</sup> *Annuaire du Touring Club de Belgique*, 1896, p. 13.

<sup>79</sup> Lauters, *Les débuts du cyclisme*, p. 165, Edmond Picard, *Les haut plateaux de l'Ardenne. Bastogne et Saint-Hubert*, Brussel, 1906.

<sup>80</sup> Koen Mortelmans, *100 jaar wielersport in de provincie Antwerpen*, Antwerpen, 1990, p. 18. In Italië kwam een merkwaardig verband tot stand tussen het vroege cyclisme en het risorgimento-nationalisme tegen de Oostenrijkers (Stefano Pivato, 'The bicycle as a political symbol. Italy, 1885-1955', *International Journal of the History of Sport*, vii, 1990, nr. 2, p. 173-177).

<sup>81</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, juli 1896, p. 6.

<sup>82</sup> *Le Cycliste Belge Illustré*, 14/4/1892, p. 241.

<sup>83</sup> Koen Mortelmans, *De wielersport te Antwerpen tot 1914*, dissertatie RUG, 1983, p. 71.

<sup>84</sup> *Revue Vélocipédique Belge*, 19/9/1895, p. 385. Cursief in origineel.



pas de politique interdit à ses membres de se prévaloir des fonctions qu'ils y remplissent pour prendre part aux luttes de partis."<sup>85</sup> Ook in het Belgische parlement heerste een welwillendheid tegenover het cyclisme over de partijgrenzen heen.

Automobilisme en cyclisme waren uitingen van eenzelfde burgerlijke clubcultuur. Het cyclisme was een beweging van jonge burgers die hun belangstelling voor de wonderen van de moderne techniek combineerden met in hun sociale omgeving al langer aanwezige romantische hedonistische emoties. In hun zachte vorm manifesteerden de laatste zich in een zucht om onbekende einders te exploreren, en de prikkel te ervaren van nieuwe taferelen te aanschouwen, telkens voedsel voor de eigen emoties, dromen, fantasie. Dit is het zogenaamde *touring*, al snel toerisme geheten: uitstapjes maken naar het platteland of de omliggende regio's, alleen, in groep of met het gezin. Een favoriet tijdverdrijf van het modern ingestelde gedeelte van de einde-negentiende-eeuwse burgerij, en op zich een variant op het geliefde zondagse flaneren over de boulevards.

Een radicaler vorm was het zogenaamde *sporting*, al snel kortweg sport geheten. Het was weggelegd voor de halsbrekers, de *die-hards*. Essentieel was het een vorm van krachtmeting, hetzij met de anderen (in snelheidswedstrijden), hetzij met zichzelf (in behendigheidspoeven), meestal beide tegelijk. In de negentiende eeuw had de jockey de ridder vervangen, en speelden de tornooien zich op de renbaan af. De fietsbeweging deed niets anders dan dit kopiëren, reglementen inbegrepen, toen ze haar arena's bouwde en ze velodroom noemde naar analogie met hippodroom. Toch hield sport meer in dan het oude aristocratische excelleren ten aanschouwe van de anderen. Stijn Streuvels vatte het later, in 1915, goed samen, toen hij de geneugten van zijn *koerspeerd* typeerde als *'t genot en de dronkenheid der snelheid*.<sup>86</sup> Snelheid, en de roes die het tweewegbracht, was een centraal aspect van het vroege cyclisme. Maar met dit alles mag niet uit het oog verloren worden dat zeker de vroegste clubs ook nog een meer voor de hand liggende sociale functie hadden: voor de studenten die ze oprichtten waren de eerste fietsclubs typische jongensclubs.

Gerbod omschreef het Franse cyclisme in 1986 als een *micro-société*, een eigen gemeenschap waarin de liefhebbers de vertrouwdheid en geborgenheid vonden die de snel industrialiserende Franse samenleving hen leek te ontzeggen:

L'on se retrouve dans des auberges de campagne et des meetings champêtres rassemblent notamment autour de Paris des foules de cyclotouristes. Il se crée ainsi toute une micro-société originale avec des uniformes masculins et féminins, son langage technique, ses sujets de conversation, ses banquets amicaux, sa mentalité propre.<sup>87</sup>

De Britse sporthistoricus Richard Holt heeft in dat verband op een op het eerste zicht verras-

<sup>85</sup> *Annuaire de la Ligue Vélocipédique Belge*, 1896, p. 16.

<sup>86</sup> Geciteerd in Patrick Cornillie & Paul Rigolle (eds.), *Vélo-Dromen. Het wielrennen in de Nederlandse literatuur*, Torhout, 1991, p. 10.

<sup>87</sup> Paul Gerbod, 'La 'petite reine' en France du Second Empire aux années 30', *Information Historique*, xlviii, 1986, 2, p. 75.

send aspect gewezen. De vertederde aandacht van jonge stedelingen voor het platteland was immers bepaald nieuw – tot dan hadden stedelingen overwegend met misprijzen naar het achterlijke platteland gekeken. De romantische traditie, met haar aandacht voor natuur en ongerepte landschappen, zou hier voor iets tussen kunnen zitten. Holt wijst deze verklaring echter af, en stelt dat het romantisme enkel een kleine literaire elite aansprak, te klein om een beweging als het cyclisme te kunnen dragen. Hij wijst eerder in de richting van de urbanisering die in deze periode in de hele Westerse wereld plaatsgreep: de steden waren in deze periode grootsteden aan het worden, en er ontstond een escapistische drang om de terneerdrukkende stenen omgeving te ontvluchten. De trein was tot dan de enige uitweg uit de stad geweest, maar werd als beperkt en betuttelend ervaren, gebonden aan vaste tijdschalen, trajecten en bestemmingen. Daarentegen waren de fietsers sportieve jongelingen, steeds witteboorden met voldoende inkomen en vrije tijd, en te jong om al kinderen te hebben (ook de geboortebepierking stamt uit deze periode).<sup>88</sup> Cyclisme als ontsnappingsroute, met andere woorden. Dezelfde verklaring duikt op bij de Amerikaanse historicus Richmond Harmond. Deze stipt eveneens aan dat de fiets een escapistische functie had. De industrialisering, en vooral de automatisering op grote schaal van de tweede industriële revolutie, hadden de zenuwstelsels van de moderne Amerikanen zwaar op proef gesteld. De fiets was het geschikte instrument om er eens uit te zijn: “On wheels all morbid thoughts take their flight.” Harmond wijst eveneens op de emanciperende effecten die de fiets voor bepaalde groepen kon hebben. Vrouwen konden voor het eerst op eigen houtje de buitenlucht proeven, bevrijd van chaperonne en corset, en jongeren reden naar de dichtstbijgelegen stad, en maakten voor het eerst kennis met een stedelijke cultuur.<sup>89</sup>

Eugen Weber werkte reeds in 1971 nog een andere variant uit. De economische stagnatie in deze periode zou de populariteit van het cyclisme mede kunnen verklaren. De jonge burgers hadden minder reden om snel te beginnen werken, want de prijzen en dus ook de winsten lagen laag. De renten en salarissen daarentegen, in handen van de oudere generatie, lagen relatief hoog, en de medische vooruitgang hield de ouderen langer in leven. Daarom lag de aantrekkingskracht van een carrière laag, in het bijzonder bij jongeren die niet hoefden te werken om te eten. Deze jongeren verkozen hun carrière wat uit te stellen, of richtten zich naar minder traditionele loopbanen in de literatuur, kunst, politiek, of de kolonies.<sup>90</sup>

Action, liberation, adventure, and the heroic life were what the colonies seemed to promise. So did sports. Both proposed a way of escape from the drudgery, stultification, and repression of everyday life. Both held out the opportunity to assert oneself, to expend energies little needed or rewarded in the stagnant situation at home.<sup>91</sup>

<sup>88</sup> Richard Holt, 'The bicycle, the bourgeoisie and the discovery of rural France, 1880-1914', *British Journal of Sports History*, ii, 1985, 2, p. 132-6.

<sup>89</sup> Richard Harmond, 'Progress and flight. An interpretation of the American cycle craze of the 1890s', *Journal of Social History*, v, 1971-1972, nr. 2, p. 242-7.

<sup>90</sup> E[ugen] Weber, 'Gymnastics and sports in fin-de-siècle France. Opium of the classes?', *American Historical Review*, lxxvi, 1971, 1, p. 96.

<sup>91</sup> Ibidem, p. 98.

Deze stellingen vertrekken van sociaal-economische premissen – industrialisering, urbanisering, economische stagnatie – en bieden ongetwijfeld belangrijke inzichten in het historische proces dat de fiets, en later de automobiel, in onze samenleving heeft geïntroduceerd. Maar ze kennen het nadeel enkel negatieve motieven aan te wijzen, alsof cyclisme iets was waarvoor de geschiedenis zichzelf zou moeten verontschuldigen. Daarentegen tonen de bronnen ook vaak expliciete positieve motivaties. Weber vermeldde er reeds enkele in het bovenstaande citaat: *action, liberation, adventure*. Harmond signaleerde het verschijnsel van de *scorchers*, fietsers die de zinsbedwelmende sensatie van snelheid ondergingen en verslaafd aan het snelle en avontuurlijke langs de wegen scheurden.<sup>92</sup> Pivato vat het mooi samen in zijn studie over het Italiaanse cyclisme – na opgemerkt te hebben dat alle verbanden tussen moderne sport en industrialisering ten spijt het fietsen ook in het overwegend agrarische Italië erg populair was. De idee van modernisme staat bij hem centraal:

Yet the bicycle was not simply a source of transport, athletic competition, recreational pleasure or literary inspiration. It was rather the symbol of a widespread sense of modernity. This was exactly the reason why it became a sign of distinction, which in certain milieus discriminated traditionalists from innovators, conservatives from modernists.<sup>93</sup>

Maar wat hield dit modernisme dan concreet in? Wat bewoog de tijdgenoten om zich in 1895 alleen al in België met ettelijke tienduizenden op het fietsen, meer bepaald het fietstoerisme, te storten? Wat sprak hen aan?

Eerst en vooral waren de escapistische aspecten zeker aanwezig in het cyclisme, ook op het niveau van alledaagsheid waarop het discours van de tijdgenoten zich bewoog. Het sleutelwoord was *vrijheid*. De term kende evenwel meerdere invullingen. In negatieve zin kon hij betekenen *bevrijding van*, en dan doken sporen op van het door bovenvermelde auteurs aangeduide escapisme: bevrijding van de verpestende stad, van de zorgen van alledag, van de uitgestippelde toekomst, en de verplichte sociale nummertjes. Maar tegelijk, in meer positieve zin, kon de term ook betekenen *ruimte, gelegenheid, kansen*. Het is bijzonder veelzeggend om na te gaan hoe de tijdgenoten deze betekenis invulden. Telkens weer keren dezelfde woorden terug. Ze vormen een discours dat de innerlijke, emotionele beleving resoluut prioriteit geeft. Verlangen, fantasie, dromen, mysterie, eindeloze horizonten ... de romantische achtergrond is onmiskenbaar, en rond deze periode in doordringende mate naar het innerlijk gekeerd geworden. Waar Lauters in zijn memoires van het cyclisme de vreugden van het touring bezingt, stelt hij het begrip *liberté* centraal:

Liberté d'étudier, d'arrêter et de suivre l'itinéraire que vos goûts personnels vous inspirent et non celui imposé par une association ou une agence.  
Liberté de partir quant [sic] on veut, où l'on veut et par où l'on veut et non suivre en troupeau, au jour et à l'heure, une caravane d'étrangers qui ont une mentalité, une éducation, une orientation intellectuelle, une réceptibilité, un temperament, un âge autres que vous.  
Liberté de s'arrêter où cela vous chante et aussi longtemps ou aussi peu qu'on le désire.

<sup>92</sup> Harmond, 'Progress and flight', p. 242.

<sup>93</sup> Pivato, 'The bicycle as a political symbol', p. 174.

Liberté de choisir ses étapes, ses auberges ou ses palaces selon l'heure et l'endroit où la fantaisie et le hasard mènent.<sup>94</sup>

Het woord *liberté* betekent in de eerste twee zinnen *bevrijden van*, respectievelijk van vastgelegde paden en de groep, die het innerlijk beletten zich te ontplooien. De laatste zinnen vermelden waar de *liberté* in de positieve zin rond draait: verlangen en fantasie.

Bij de stichting van de Touring Club, zoals dat gaat, voelde voorzitter Gaston Beirlaen zich geroepen om in het clubtijdschrift de principes, waarden en doelstellingen van zijn vereniging expliciet neer te schrijven. In eerste instantie wees hij eveneens op de escapistische voordelen van het touring: de stadsmens wil de verpeste stad ontvluchten.

La vélocipédie est entrée pour une très large part dans le succès toujours grandissant des promenades lointaines au grand air, loin des villes et des agglomérations empestées par les fumées noires et malsaines des usines. Vive la campagne, messieurs! Vive l'air pur des champs et des bois! Foin des soucis, des préoccupations multiples qui constituaient la terrible lutte pour l'existence.<sup>95</sup>

Maar wat biedt het toerisme aan de stadsmens? Wat houdt het in? Het schenkt nieuwe visuele indrukken aan de ogen van de verbaasde stadsmens, die hem het genot bezorgen van sterke gevoelens en poëtische dromen:

Quoi de plus imposant que ces majestueuses montagnes flanquées de rochers sauvages bordant nos vallées? Quel est celui qui n'éprouve une émotion bien légitime à la vue de ces belles forêts d'Ardenne, au spectacle inoubliable des horizons sans fin des plaines campinoises?

Visitez [...] la Campine mystérieuse si propre aux douces rêveries; admirez la Meuse et ses gracieux affluents surplombés par de jolis châteaux et des ruines chantées par nos poètes [...].<sup>96</sup>

Léon Chomé, die het inleidende stukje verzorgde op het deeltje over toerisme in het jaarboek van dezelfde Touring Club, benadrukt de vrijheid van het cyclisme, een ruimtelijke vrijheid die een geestelijke vrijheid meebrengt, waarbinnen de fantasie en de sentimenten vrij spel krijgen: "Grâce à la bicyclette, l'amoureux de la nature se dirige où sa fantaisie le mène, s'arrête quand il lui convient, reprend sa route à sa guise." Merk op hoezeer deze tekst emotie uitstraalt:

Et toujours au grand air, respirant à pleins poumons, se déposant mais ne s'exténuant pas, fortifiant sa santé en même temps que son esprit, redoublant toutes ses activités, narguant les passants maussades, fraternisant avec les gais compagnons de rencontre, s'orientant au petit bonheur, loin des administrations tracassières et des rogues employés, cueillant des fleurs et des fruits, jetant sa chanson par dessus les haies, son bonjour et son sourire aux belles filles: tel est le cycliste-touriste.<sup>97</sup>

Een heel andere vorm van innerlijke beleving bood het sporting. De wedstrijden boden uiteraard niet de *liberté* die het touring beheerste. Wel integendeel, het sporting was juist strak gereguleerd. In essentie draaide het zich meten met anderen niet om innerlijke beleving, maar juist om het excelleren ten aanschouwe van de andere – de tegenstanders zowel als de toeschouwers.<sup>98</sup> Deze waarden waren uiteraard niet origineel voor de burger-

<sup>94</sup> Lauters, *Les débuts du cyclisme*, p. 203.

<sup>95</sup> *Bulletin Officiel du Touring Club de Belgique*, mei 1896, p. 3.

<sup>96</sup> *Bulletin Officiel du Touring Club de Belgique*, mei 1896, p. 3-4.

<sup>97</sup> *Annuaire du Touring Club de Belgique*, 1896, p. 227.

<sup>98</sup> De discussie die later in het automobilisme zou gehouden worden tussen de voorstanders van behendigheidspoeven en deze van snelheidspoeven paste eveneens in dit kader. Grofweg gesteld confronteerde de snelheidspoev de deelnemer met de anderen, daar waar het individu het in de behendigheidspoev in de eerste plaats

cultuur, ze refereerden aan een veel oudere aristocratische levensstijl. Toch verscheen ook hier een begrip dat een innerlijke beleving uitdrukte: de sensatie van snelheid. Het moet gezegd dat dit begrip in 1895 niet langer centraal stond in het cyclisme: het touring domineerde het sporting, en dit laatste was reeds aan de erosie van de routine onderhevig, gecombineerd met de voor de innerlijke beleving dodelijke professionalisering. De sportrubrieken in de kranten en het tijdschrift van de Ligue vertoonden een eerder zakelijk karakter. De uitslagen werden genoteerd en de helden de hemel ingeprezen, maar de fietssport was in snel tempo aan het evolueren van een belevingssport naar een toeschouwerssport – wat een geheel andere vorm van culturele beleving inhield.<sup>99</sup> De verbazing rond de nieuwe vormen van snelheid was in fietskringen tegen 1895 enigszins weggeëbd, maar zou in het automobilisme een renaissance meemaken. Reden waarom ik me hier ertoe beperk een enkele discussie te signaleren.

In de kranten werd in het najaar van 1896 uitgebreid gereageerd op een artikel verschenen in *La Revue Scientifique*, waarin de passie voor de fiets werd geanalyseerd. De auteur was tot de conclusie gekomen dat het genot lag in de beweging. Een anonieme briefschrijver in het tijdschrift van de Touring Club beaamde dit, maar voegde eraan toe dat het genot meer bepaald in de snelheid lag, of correcter, in de illusie van het zichzelf snel voortbewegen. Snelheid die door het individu passief werd ondergaan, als tijdens een treinreis, kon dit genot niet verschaffen. De briefschrijver benadrukte de sensatie van snelheid, en de emotionele roes die dit bij het individu teweegbracht. Daarnaast stelde hij dat *le plaisir de la bicyclette* vereiste dat het individu deze snelheid zelf voortbracht.

Voilà donc, selon nous, – indépendamment du plaisir du voyage, du plein air, de la causerie qui y sont aussi pour une petite part [sic] – les deux éléments essentiels de la passion de la bicyclette: la jouissance d’aller très vite et celle d’y arriver sous sa propre impulsion. Cette facilité prodigieuse de locomotion extra-rapide que donne le cycle provoque chez le débutant une sorte d’étonnement qui se transforme bientôt en griserie et qui l’excite lui-même.<sup>100</sup>

De bijdrage was in dubbel opzicht interessant: enerzijds omdat ze plezier centraal stelde voor het cyclisme, anderzijds omdat ze de aard van het plezier onder ogen nam. Dat was (a) snelheid, die (b) door het individu zelf voortgebracht werd. De stelling van de auteur weerspiegelde de heersende reactie in cyclistische kringen op de komst van de automobiel. Die reactie was positief, maar de fietsers probeerden hun eigenheid te definiëren door te stellen dat het genot van het fietsen een functie was van de spierkracht die vereist was om snelheid te ontwikkelen. De snelheid moest zelf voortgebracht worden, en wel in directe zin, door de mate van snelheid afhankelijk te laten zijn van de inbreng aan spierkracht. Vanzelfsprekend

tegen zichzelf (en dus in zekere zin tegen het eigen innerlijk) opnam.

<sup>99</sup> Zie over cyclisme als *spectator sport*: Richard Holt, *Sport and society in modern France*, Londen, 1981, p. 215 en 218-219. Een publiekshoogtepunt van de fietssport in België vond plaats in het seizoen van 1894. De Amerikaanse wereldkampioen Zimmerman deed in zijn Europese tournee België aan, en werd zowaar verslagen door de Belgische kampioen Houben (Andrew Ritchie, 'Amateur World Champion, 1893: The International Cycling Career of American Arthur Augustus Zimmerman, 1888-1896', *International Journal of the History of Sport*, xxii, 2005, nr. 4, p. 574).

<sup>100</sup> *Bulletin Officiel du Touring Club de Belgique*, november 1896, p. 3-4.

voldeed de automobiel niet aan deze voorwaarde: daar was het de motor die de snelheid voortbracht. Deze stelling zou weldra onhoudbaar blijken — daar waar zij tegenover de trein wel hout sneed. Bij een treinreis was het immers een ander individu die de snelheid verzorgde, de reiziger onderging de snelheid volkomen passief. Het verschil tussen fietsen en autorijden was veel subtieler: of de snelheid ontleend werd aan een raderwerk of een motor, in beide gevallen ging het om een machine waarvan de beweging door het individu zelf bepaald werd.<sup>101</sup> Gewone pedaal of gaspedaal, *that was not the question*.

### 2.3 Cyclisme als voorloper van automobilisme

---

Er is een historische evolutie geweest van het cyclisme in de jaren 1880 over het automobilisme van de jaren 1890 tot de *aéro-clubs* (vliegclubs) van de jaren 1900.<sup>102</sup> Het ging daarbij telkens om technologische creaties die jonge, modern gezinde burgerzonen toelieten het avontuur op te zoeken en onbekende horizonten te verkennen, en waarvoor een clubwezen werd opgericht. In het kader van dit onderzoek is het niet haalbaar om een systematische prosopografische studie op het getouw te zetten van de vele duizenden fietsers en de eerste honderden automobilisten, om uit te maken welke en hoeveel personen lid waren van achtereenvolgens een fietsclub en een automobielclub (en later een vliegclub). Daarentegen zijn er tal van aanwijzingen die verwantschap tussen beide bewegingen aantonen. Ik geef een aantal voorbeelden.

Eerst en vooral waren de stichters zelf van de Automobile Club in 1895 beiden voordien actief in het cyclisme: Fernand de Villegas was bestuurslid van het belangrijke sportcomité van de Ligue Vélocipédique vanaf november 1892, en Charles Craninckx was sinds 1891 een alomtegenwoordige figuur in de fietswereld. Jules Hansez, de latere oprichter van de Moto Club de Belgique en een van de hoofdfiguren uit het automobilisme, was daarvoor de voorzitter van het sportcomité van de Ligue en één van de bekendste figuren uit het cyclisme. Daarnaast onder meer: graaf Joseph de Hemptinne,<sup>103</sup> medestichter van de Gentse velodroom in 1891 en de stichtende voorzitter van de *Automobile Club des Flandres*, Emile de Beukelaer, de bekende sportheld en voorzitter van één der grootste fietsclubs van het land, de *Antwerp Bicycle Club*, later actief bij de *Automobile Club Anversois*,<sup>104</sup> of de legendarische Pierre

<sup>101</sup> Ook Harmond stelt dat de fiets het tegen de auto moest afleggen omdat de laatste sneller was (Harmond, 'Progress and flight', p. 251).

<sup>102</sup> De *Aéro Club de Belgique* werd in 1901 gesticht. De gebroeders Wright realiseerden de eerste vliegtuigtocht in 1903. De bekende autocoureur Pierre de Caters was de eerste Belgische piloot in een mechanisch vliegtuig in 1908 (Hervé Gérard, *Les débuts de l'Aviation Militaire en Belgique (1910-1914) et le baron Pierre de Caters, premier aviateur belge*, dissertatie UCL, 1977, p. 7-12, Frank Van Belle, *De penetratie van het luchtvaartwezen in België, 1900-1914*, dissertatie RUG, 1978, p. 125-129).

<sup>103</sup> Etienne Bouqué, 'Uit de pioniersjaren van de wielersport. De Gentse velodroom (1892-1894)', *Tijdschrift voor Geschiedenis van Techniek en Industriële Cultuur*, iii, 1985, 2, p. 31-32.

<sup>104</sup> Mortelmans, *De wielersport te Antwerpen tot 1914*, p. 208-210.

de Caters, achtereenvolgens fietser, automobielrecordhouder en luchtheld. Overigens zeggen persoonlijke biografieën in deze niet alles: tussen cyclisme en automobilisme ligt bijna een generatie verschil. Soms worden namen aangetroffen die suggereren dat de zonen van bekende cyclisten zich in het automobilisme gewaagd hebben.

De tijdgenoten zagen beide bewegingen als verwant. In de *Bibliographie de Belgique*, die vanaf 1895 het systeem van de *Universal Decimal Classification* (UDC) hanteerde, werden onder de veelzeggende hoofding *Beaux arts* werken rond automobilisme (UDC 796.7) vlak na de werken rond cyclisme (UDC 796.6) geklasseerd. Het bekende internationale jaarboek van Thévin en Houry, de *Annuaire général de la vélocipédie*, nam vanaf 1895 een supplement rond automobilisme op, dat in 1898 een afzonderlijk jaarboek werd. Het fietsdagblad *Le Véloce* werd een magazine onder de naam *Automobile-Véloce* in 1902 en tenslotte *Automobile-Aviation* in 1909. Louis Baudry de Saunier, zowat de internationale goeroe van het cyclisme, publiceerde in 1893 *Le cyclisme théorique et pratique*, zes jaar later gevolgd door *L'automobile théorique et pratique*. Verschillende fietstijdschriften voegden vanaf 1895 ... *et de l'automobilisme* aan hun ondertitel toe. In de dagbladen tenslotte, ten minste diegene die een sportrubriek bezaten, werden de eerste berichten over het automobilisme vlak onder – en soms zelfs in – de rubriek *Vélocipédie* behandeld.<sup>105</sup>

Hoewel zeker niet alle kapitaal achter de automobiellindustrie uit de fietsindustrie afkomstig was, verschenen een aantal van de bekendste automobiellmerken eerst op de fietsmarkt, zoals Peugeot, Rover, Minerva, F.N., enzovoort. De voorloper van het automobiellsalon werd onder de naam *Exposition du Cycle* in 1892 voor het eerst georganiseerd door de oudste fietsclub van het land, tegen dan *Union et Véloce Club Bruxellois* geheten. De naam veranderde in maart 1896, na de stichting van de Automobile Club, in *Salon du Cycle et de l'Automobile*, en werd in 1899 *Salon de l'Automobile et du Cycle*.<sup>106</sup> Vanaf 1902 moest de oude fietsclub de eer overlaten aan de *Chambre Syndicale de l'Automobile*, en nog veel later aan Febiac, dat overigens nog steeds het woord *cycle* in zijn naam draagt.<sup>107</sup>

De eerste initiatieven om het wegennet opnieuw uit te bouwen op het einde van de negentiende eeuw – ruim een halve eeuw na de komst van de trein – kwamen er niet door de komst van de automobiel, maar onder impuls van de fietsbeweging. De aandacht ging voornamelijk uit naar de aanleg van fietspaden, en het Bijzonder Wegenfonds van 1896 was al goedgekeurd in het parlement toen de automobiel daar nog voor het eerst moest vermeld worden. De eerste verkeersreglementen, de lokale reglementen van Brussel, Luik en Antwerpen, waren *fietsreglementen*, en het wetsvoorstel van 1896 dat tot de Verkeerswet zou leiden kwam er op vraag van de fietsbeweging. Zodra de automobiel in het blikveld van de parle-

<sup>105</sup> Zie bijvoorbeeld *Journal de Bruxelles*, 10/12/1895-30/6/1896, *Le Petit Bleu*, 19/12/1895, of *La Chronique*, 20/12/1895-16/4/1896.

<sup>106</sup> Lauters, *Les débuts du cyclisme*, p. 181-192.

<sup>107</sup> *Fédération Belge des Industries de l'Automobile et du Cycle*.

mentsleden kwam, werden fiets en auto in de interventies steevast in één adem genoemd. Zeer snel zou de automobiel de rol van de fiets overnemen: in de uiteindelijke wettekst van de Verkeerswet in 1899 kwam het woord fiets niet meer voor.<sup>108</sup>

Het cyclisme heeft aan de eerste automobilisten op sportief vlak reglementen voor wedstrijden bezorgd, en een zucht naar snelheidsrecords ; op toeristisch vlak de eerste gidsen (inclusief van militaire stafkaarten afgeleide wegenkaarten), wegwijzers, berijdbare wegen, en hele ketens van plattelandshotelletjes en herbergen die de welgestelde toeristen maar al te graag zagen komen. Vermoedelijk nog belangrijker is dat een generatie van burgers vertrouwd werd gemaakt met nieuwe transportmiddelen, en met een clubcultuur die nieuwe vormen van vermaak als sporting en touring centraal stelde en legitimeerde.

<sup>108</sup> Voor een overzicht van vergelijkbare verkeersmaatregelen voor cyclisten in Duitsland, zie Stefan Brüdermann, 'Die Frühzeit des Fahrradverkehrs in Nordwestdeutschland und die Verkehrsdisziplinierung', *Technikgeschichte*, lxiv, 1997, p. 253-268.



## Hoofdstuk 3 – Automobilisme

In de *Gazette van Gent* kunnen we volgen hoe een gemiddelde Europese stad in de loop van de negentiende eeuw kennismakte met mechanische voertuigen. In 1830 kwam een uitvinder genaamd Roeges een mechanisch voertuig demonstreren dat drie personen kon vervoeren en nota bene bestuurd werd door een kind. Acht jaar later kwam een andere Duitse uitvinder, zogezegd Deutsch geheten, een stoomwagen met drie aanhangers demonstreren, en in 1862 opnieuw ene Scribe met een stoomwagen. In 1893 dan werd door een zekere Körnmüller voor het eerst een wagen *du système moderne* in de stad opgevoerd, we mogen aannemen dat hiermee verwezen werd naar een automobiel met verbrandingsmotor.<sup>1</sup> Een verbrandingsmotor die door sommigen wordt toegeschreven aan de in Frankrijk levende Belg Etienne Lenoir, die in het begin van de jaren 1860 hiermee reeds een voertuig zou laten rijden hebben – anderen wijzen er dan weer op dat de verbrandingsmotor in etappes is ontwikkeld, dat Lenoir maar een van de vele schakels in de ketting was, en dat zijn experimentele automobiel conceptueel niet te vergelijken was met hetgeen Gottlieb Daimler, Wilhelm Maybach en vooral Karl Benz een kwarteeuw later zouden creëren.<sup>2</sup> Maar een beetje Belg hoeft daarom het hoofd nog niet te laten hangen: de oudste voorloper van de automobiel in de wereldgeschiedenis reed rond aan het hof van de Chinese keizer ergens in het begin van de jaren 1670, en was zowaar ontworpen door de West-Vlaamse jezuïet Ferdinand Verbiest.<sup>3</sup> Maar deze en andere historische anekdotiek ten spijt, moeten we voor de doorbraak van de automobiel wachten tot in de jaren 1890, en de blik richting Frankrijk wenden.

### 3.1 Vroeg automobielbezit

---

In de maatschappelijke geschiedenis van de automobiel was 1895 een sleuteljaar. Na de succesvolle automobielkoers Parijs-Rouen in juni 1894, en het verschijnen van een heus automo-

<sup>1</sup> BE ugent CBV.IA.109.11.2

<sup>2</sup> Jo Gérard, *Het vervoer 1830-1930*, Hasselt, 1979, p. 13-7. Zie ook James M. Laux, *The European automobile industry*, New York, 1992 en Otto Nübel, 'The Beginnings of the Automobile in Germany', in Theo Barker (ed.), *The Economic and Social Effects of the Spread of Motor Vehicles*, Basingstoke, 1987, p. 55-66. Bij het overlijden van Lenoir in 1900: *La Belgique automobile*, 17/7/1900, p. 1, *L'Automobile belge*, 21/7/1900, p. 2 en 7/8/1900, p. 3, *Le Véloce*, 16/7/1900, p. 2

<sup>3</sup> Horst O. Hardenberg, *The Oldest Precursor of the Automobile. Ferdinand Verbiest's Steam Turbine-Powered Vehicle Model*, Warrendale, 1995.



Afbeelding 3.1 –  
Fernand d'Aubreby aan  
het stuur van zijn nieuwe  
automobiel, 1896

Bron: *L'Automobile illustré*,  
1897, nr. 24-5, p. 5.

bieltijdschrift vanaf december 1894, *La Locomotion automobile*, werd in het hoogseizoen van 1895 het wereldje van het vroege automobilisme gemobiliseerd voor een grootse demonstratie, de *Exposition de locomotion automobile* in Parijs, van 6 tot 20 juni, gepaard met een reeks activiteiten waarvan de automobielkoers Parijs-Bordeaux-Parijs van 10 tot 12 juni het hoogtepunt was. De internationale netwerken die rond deze happening ontstonden lagen rechtstreeks aan de basis van het ontstaan van de beweging van het automobilisme, onder meer de stichting van de Automobile Club de France en van zijn kleine broertje de Automobile Club de Belgique werden hier beslist.<sup>4</sup> Het gebeuren kreeg veel weerklank in de pers, zodat een breed lezerspubliek voor het eerst kennismaakte met het fenomeen van de automobiel. Met Parijs-Bordeaux 1895 veroverde de automobiel wereldwijd zijn plaatsje in de maatschappelijke opinie.

Toch duurde het nog even vooraleer het automobielbezit maatschappelijk zichtbaar werd. Wanneer in januari 1896 de stichtingsvergadering plaatsgreep van de Automobile Club de Belgique bezat slechts één lid een automobiel: Charles Craninckx. De voorzitter van de automobielclub, de 82-jarige graaf van der Straten Ponthoz, zou nooit in zijn leven een automobiel besturen.<sup>5</sup> Pas in september 1896 kon een tweede lid van de automobielclub, penningmeester Fernand d'Aubreby, fier aankondigen dat hij eerstdaags de levering van zijn nieuwe wagen verwachtte. Het was er een van het Rijselse automerk Rossel, waarvan het *Bureau technique et commercial de l'Automobile Club belge* het agentschap voor België waar-

<sup>4</sup> Mathieu Flonneau, *L'automobile à la conquête de Paris. Chroniques illustrées*, Parijs, 2003, p. 35-6.

<sup>5</sup> *L'Automobile belge*, 5/4/1933, p. 103-4, *Royal Auto*, 1/4/1933, p. 102-3. Begin 1903 verklaarde Léon Closset, AC-comité directeur, terugkijkend op 1896, "Nous n'étions que trois alors, d'Aubreby, Craninckx et moi" (*L'Automobile belge*, 12/3/1903, p. 14).

Tabel 3.1 – Vroegste automobielbezit in België, 1899-1913

	Automobielen	Motorfietsen	Totaal	% groei	Fietsen
1899			499		
1900	715	340	1055	111,42	145.000
1901	1332	714	2046	93,93	
1902	1991	1427	3418	67,06	
1903	2618	2671	5289	54,74	
1904	3657	4343	8000	51,26	
1905	* 2148	3652	** 5800	n.v.t.	207.246
1906	2951	4295	7246	24,93	
1907	3262	4002	7264	0,25	
1908					
1909					
1910	5928	3983	9911		420.567
1911	7234	4107	11.341	14,43	471.574
1912	9048	4410	13.458	18,67	522.827
1913	10.168	6090	16.258	20,81	

\* 1905: zonder Oost-Vlaanderen (7% in 1906)

\*\* 1901-1904: immatriculatiegegevens ; vanaf 1905: samengetelde provinciale aangiften automobielbelasting.

Bronnen: *Annuaire général de l'automobile*, 1900, p. 847-65, *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, januari 1901, p. 9, februari 1905, p. 61, 30/10/1908, p. 477 en 15/4/1914, p. 214, *Handel - toerisme. Verkeer en vervoer*, Brussel, 1962, p. 50.

nam.<sup>6</sup> Op 17 december kreeg d'Aubreby eindelijk in Brussel zijn Rossel geleverd. Dolenthousiast werd de wagen meteen uitgetoetst. Met secretaris de Villegas van de Automobile Club erbij werd voorzitter Van der Straten opgehaald in de Wetstraat, en vandaar ging het naar het clublokaal op het Koningsplein, waar een hele reeks leden een automobieldoop kreeg. Enkele maanden later echter bood het bestuur van de Automobile Club haar welgemeende medeleven aan aan d'Aubreby, wegens zijn ongeluk, “dû à l'excès de confiance du sympathique trésorier de l'A.C.B. qui a lancé son excellente voiture à une allure excessive sur la descente près de la Cloche.” D'Aubreby protesteerde, het ongeval was niet veroorzaakt door zijn onhandigheid, maar door een fietser te ontwijken die recht op hem af kwam.<sup>7</sup>

Begin 1896 werden in Parijs 426 automobielen aangegeven, *Le Véloce* schatte dat er op dat moment in Brussel à peine six rondreden. Rond hetzelfde ogenblik schatte *Liège-Sport* dat er in Luik waarschijnlijk twee automobielen waren.<sup>8</sup> Het was niet evident om aan cijfers te geraken in deze vroegste periode. Er waren natuurlijk de lijsten van automobilisten die door de Parijse uitgevers Thévin en Houry per land werden verzameld, maar de volledigheid hiervan mocht betwijfeld worden. De Belgische Verkeerswet voerde met ingang van 1900 de verplichting in voor automobielen om een nummerplaat te dragen, uitgereikt door een nationaal register. Vanaf 1900 waren er dan ook officiële cijfers. Deze lieten een zeer snelle groei zien van het aantal motorvoertuigen, die evenwel in de loop van het eerste decennium van de

<sup>6</sup> *L'Automobile illustré*, 1896, nr. 5, p. 8 en nr. 8-9, p. 11.

<sup>7</sup> *Le Véloce*, 19/12/1896, p. 2, *L'Automobile illustré*, 1897, nr. 22-3, p. 1 en 5, en nr. 24-5, p. 5.

<sup>8</sup> *Le Véloce*, 16/3/1896, p. 3, *Liège Sport*, 16/1/1896, p. 3 (BE mund MIP.Liège.36).

twintigste eeuw steeds maar afnam, tot er in 1907 vrijwel een stagnatie was. Deze evolutie bevestigt internationaal onderzoek waarin gesteld werd dat er rond 1907 een tijdelijke inznijking van de automobiellndustrie was.<sup>9</sup> Tegen 1910 was de groei evenwel hersteld. Verder was het opmerkelijk dat vanaf 1903 het aantal motorfietsen het aantal automobielen overtrof, tegen 1907 was dat aantal echter opnieuw dalende en verschoof het bezit opnieuw van overwegend motorfietsen naar overwegend automobielen. Het zou de enige keer zijn in de Belgische automobiellgeschiedenis dat het aantal motorfietsen de bovenhand nam. Ook deze evolutie was conform aan wat er in de buurlanden gebeurde, al heeft in landen als Groot-Brittannië, Duitsland en Nederland veel langer een overwicht aan motorfietsen bestaan.<sup>10</sup> Het immatriculatieregister was evenwel geen erg betrouwbare bron om het automobiellbezit te meten. Het werd in de beginperiode slecht opgevolgd, oude nummerplaten die niet langer geldig waren werden niet teruggestuurd door de bezitters of eenvoudigweg vergeten, en bleven in het register staan. Daardoor kwam er in de loop der jaren een steeds grotere kloof tussen de immatriculatiegegevens en de automobielle realiteit. In 1901 werd het immatriculatiegetal van 2046 motorvoertuigen nog min of meer bevestigd door de fiscale aangiften, die 2040 tuigen aangaven, maar in 1907 stond tegenover het fiscale getal van 7264 aangegeven motorvoertuigen een nummerplatenregister dat al ruim boven de 16.000 ging. Bovendien werd aan elk provinciaal verdeelpunt van nummerplaten een voorraad toegekend op basis van een bepaalde cijferreeks, het was niet altijd duidelijk in hoeverre in de nationale totalen rekening gehouden werd met nog niet uitgereikte nummerplaten. Immatriculatiegegevens waren daarom altijd in zekere mate overschat, terwijl belastingaangiften het automobiellbezit juist onderschatten, omdat er steeds met een zeker percentage aan belastingontduiking moest rekening gehouden worden. De terugval in de totaalcijfers van 1904 naar 1905 is dan ook louter heuristisch te verklaren: 1905 was het eerste jaar waarin we over fiscale gegevens beschikten inzake automobiellbezit. Uit andere bronnen bleek dat er geen enkele reden was om aan te nemen dat het Belgische motorvoertuigenpark in 1905 ook effectief zou gekrompen zijn, integendeel zelfs.<sup>11</sup>

Tabellen 3.2 en 3.3 tonen de ongelijke geografische verspreiding van het vroege automobiellbezit. Het overwicht van Brabant, en binnen deze centrale provincie nog duidelijker het overwicht van de hoofdstad Brussel, was opmerkelijk. In 1900 had een derde van de automobielen in België een eigenaar uit het Brusselse. Als we er bovendien nog rekening mee houden dat automobielen vaak gebruikt werden om zich naar Brussel te verplaatsen, kun-

<sup>9</sup> Gijs Mom, *The Electric Vehicle. Technology and Expectations in the Automobile Age*, Baltimore, 2004, p. 107-112.

<sup>10</sup> In Frankrijk eindigde het overwicht van de motorfietsen in 1907, in Duitsland in 1911 (Merki, *Der holprige Siegeszug des Automobils*, p. 61 en 66). Maar zie voor Groot-Brittannië O'Connell, *The Car in British Society*, p. 18, voor Duitsland Zatsch, *Staatsmacht und Motorisierung*, p. 347, en voor Nederland Vinne, *De trage verbreiding van de auto in Nederland*, p. 42 en 202.

<sup>11</sup> *L'Automobile belge*, 7/1/1902, p. 8, *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 15/4/1914, p. 214. Zie ook de lijst van nummerplaatbezitters, vanaf 1901 als een commerciële publicatie op de markt gebracht door Alfred Monet onder de titel *Annuaire général de l'automobilisme belge*.

Tabel 3.2 – Lokaal autobezit (provincies), 1900-1907

provincie	1900				1907			
	auto	moto	totaal	%	auto	moto	totaal	%
Brabant	322	124	446	42,27	1097	834	1931	26,58
Luik	196	89	285	27,01	700	798	1498	20,62
Antwerpen	64	49	113	10,71	346	589	935	12,87
Henegouwen	51	50	101	9,57	429	604	1033	14,22
Oost-Vlaanderen	28	7	35	3,32	229	263	492	6,77
Namen	25	8	33	3,13	166	276	442	6,08
West-Vlaanderen	9	7	16	1,52	144	281	425	5,85
Luxemburg	10	4	14	1,33	87	199	286	3,94
Limburg	10	2	12	1,14	64	158	222	3,06

Bron: *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, januari 1901, p. 9 en 30/10/1908, p. 477.

Tabel 3.3 – Lokaal autobezit (steden), 1900

Stad	Automobielen	Motorfietsen	Totaal	% van provincie
Brussel (agglomeratie)*	282	88	370	82,96
Leuven	5	14	19	4,26
Luik	117	52	169	59,30
Verviers	9	5	14	4,91
Antwerpen	41	33	74	65,49
Mons	5	4	9	8,91
Charleroi	7	9	16	15,84
Gent	20	6	26	74,29
Namen	8	2	10	30,30
Brugge	3	4	7	43,75
Aarlen	3	1	4	28,57
Hasselt	2	0	2	16,67

\* Brussel, Sint-Joost-ten-Node, Schaarbeek, Elsene, Sint-Gillis, Anderlecht, Laken, Sint-Jans-Molenbeek, Etterbeek

Bron: *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, januari 1901, p. 9.

nen we niet om de conclusie heen dat de hoofdstad het epicentrum was van het Belgische automobilisme. Naast Brussel was enkel nog de Luikse regio van belang, waar een sterke aanwezigheid was van vroege automobiellindustrie. Samen beschikten de provincies Brabant en Luik in 1900 over ruim tweederde van het automobielpark, in 1907 was dat nog een kleine helft. Opvallend was ook het economische criterium voor automobielbezit: rijke industriële provincies waren sterker gemotoriseerd dan arme landelijke. Van een snel motoriserende boerenklasse als motor van de automobilisering zoals in de Verenigde Staten was hier geen sprake.<sup>12</sup>

Wanneer we nog dieper gaan in de geografische ruimte, zien we een tweede eigenschap: automobilisme was in deze periode een vrijwel exclusief (groot)stedelijk gebeuren. Grote

<sup>12</sup> Michael L. Berger, *The devil's wagon in God's country. The automobile and social change in rural America, 1893-1929*, Hamden, 1979. Zie ook Reynold Wiks beschrijving van de lotgevallen van de automobiel bij de Amerikaanse *farmers*, over hoe ze de automobiel eerst haatten en saboteerden, maar ook over hoe ze 75.000 stoommachines hadden op hun boerderijen en dan ook erg gemakkelijk technisch in het automobielgebruik stapten (Reynold Wik, 'The early automobile and the American farmer', in Daniel Lewis & Laurence Goldstein (eds.), *The automobile and American culture*, Ann Arbor, 1996, p. 37-47).

steden als Brussel, Antwerpen, Luik en Gent zogen het automobielbezit als magneten naar zich toe, vergeleken met het omliggende platteland of de kleinere steden. Eveneens opvallend in de vier grote steden, in dezelfde lijn, was het overwicht van automobielen tegenover de meer democratische gemotoriseerde tweewieler.

Internationaal deed België het hiermee zeker niet slecht. James Laux gaf een verrassende statistiek van het automobielbezit per aantal inwoners in 1907 in zeven landen: de Verenigde Staten en Groot-Brittannië stonden ruim op kop met respectievelijk 608 en 640 inwoners per motorvoertuig, gevolgd door ... België en Frankrijk met 924 en 981. De rest van de wereld volgde op een eeuwigheid afstand (Canada 3053, Duitsland 3824, Italië 5554). Weliswaar ging Laux hierbij voor België uit van een eigen schatting van 7800 motorvoertuigen, maar zelfs als we dit corrigeren tot 7264 zoals in tabel 3.1 evenaarde het Belgische automobielbezit nagenoeg het Franse.<sup>13</sup>

Relevanter dan de cijfers van het automobielbezit waren gegevens rond verkeersintensiteit. De statistiek van het autobezit, dat wil zeggen het aantal gezinnen dat over een eigen automobiel kon beschikken, zegde iets over de materiële situatie van individuele gezinnen, maar niets of weinig over de impact van het automobielerkeer op het openbare leven van een maatschappij. Om het simpel te stellen: een dorp met nul automobielbezitters behoorde niet tot de automobilititeit, maar een dorp met nul automobielbezitters waar vijf automobielen per dag passeerden behoorde wel tot de automobilititeit. Zelfs als er maar een handvol keren per dag een automobiel passeerde langs wegen die dagelijks door bewoners werden gebruikt, bijvoorbeeld de hoofdstraat van een dorp, had dat een fundamentele impact op het regime van de openbare ruimte: bewoners moesten te allen tijde voorbereid zijn om baan te ruimen, kinderen konden niet meer zomaar spelen op straat, hindernissen – ook tijdelijke zoals kraampjes of bouwmaterialen – konden niet meer langs de weg geplaatst worden. De komst van gemotoriseerd verkeer, op snelle doorgang gericht, noodzaakte een ander, nieuw gedragspatroon op de openbare weg, hetgeen in de inleiding anticipatief verkeersgedrag werd genoemd. Derhalve is alleen de verkeersstatistiek relevant om de automobilisering van de openbare ruimte te meten, niet de statistiek van het automobielbezit.

Tabel 3.4 leert ons dat een Belg die in 1908 ergens langs de kant van een grote weg ging zitten op het einde van de dag gemiddeld zeven automobielen, twee motorfietsen, en telkens een kleine honderd fietsen en karren met paard had zien passeren. Voorlopig reden er dus nog tien keer meer wagens rond met *animale tractie* dan automobielen. Opmerkelijk was ook het hoge aantal fietsen, wat in deze periode het democratische vervoermiddel bij uitstek was geworden – na de goede oude benenwagen uiteraard. Tabel 3.5 splitst deze gegevens lokaal op. De provincies Brabant en Luik haalden afgescheiden hogere gemiddelden inzake auto-

<sup>13</sup> James Laux in Jean-Pierre Bardou (e.a.), *La révolution automobile*, Parijs, 1977, p. 38.

Tabel 3.4 – Verkeerstelling, 1908 (gemiddelde per observatiepost per dag)

	Aantal	%
Paard en kar	93	47,60
Fietsen	93	47,77
Motorfietsen	2	1,16
Automobielen	7	3,47
Totaal	196	100

Bron: *Annuaire statistique de la Belgique et du Congo belge*, 1920-1921, p. 262.

Tabel 3.5 – Verkeerstelling per provincie, 1908 (gemiddelde per observatiepost per dag)

	West- Brabant	Vlaanderen	Antwerpen	Luik	Oost- Vlaanderen	Hene- gouwen	Namen	Limburg	Luxemburg
Paard en kar	162	95	108	125	85	119	72	44	52
Fietsen	114	181	159	119	119	74	56	78	22
Motorfietsen	3	1	3	4	2	2	2	2	1
Automobielen	13	6	6	15	3	5	7	2	3
Totaal	293	284	277	263	208	200	136	127	78

Bron: *Annuaire statistique de la Belgique et du Congo belge*, 1920-1921, p. 262.

mobielerverkeer. Verder opmerkelijk was het veel hogere fietsgebruik in de West-Vlaamse polders en de Antwerpse Kempen.<sup>14</sup>

In 1908 ging Paul Dewandre, directeur van de Belgische automobiefabriek Germain, tellen in de belastingaangiften van de vijf meest automobielrijke provincies, en stelde het klas-sement op per merk. Daaruit bleek dat zijn eigen merk het best verkochte was op de Belgi-sche markt, samen met het Franse merk de Dion-Bouton. Maar Germain was een grote dure *voiture*, terwijl de Dion-Boutons kleine wagentjes waren, die tot enkele jaren daarvoor als driewieler werden geproduceerd en niet eens tot de automobielen gerekend. Het overwicht van Germain werd bevestigd door de gegevens van Belgische automobieleigenaren in de *Annuaire générale de l'automobilisme* van Thévin en Houry in 1902. Tot de Eerste Wereldoor-log, wanneer de productie plots en definitief werd afgebroken, was Germain de grote domi-nante speler op de Belgische automobiemarkt. Naast Germain en de Dion-Bouton kon ook Vivinus, een Brussels merk van kleine *voiturettes*, goede verkoopresultaten voorleggen. Dewandre stelde overigens met genoeg vast dat de helft van het automobielpark uit Belgi-sche merken bestond.

Germain, de geschiedenis van dit illustere Belgische merk brengt ons helemaal tot bij het begin van het moderne automobilisme, bij een Belgische ingenieur, Edouard Sarazin. In het begin van de jaren 1870 werd deze Sarazin de Parijse vertegenwoordiger van de Duitse

<sup>14</sup> E. Dopp, 'Recensements du trafic sur les routes de l'État en Belgique', *Annales des travaux publics de Belgique*, lxxxviii, 1935, nr. 2, p. 299-322, Gérard Placq, 'Les variations du trafic routier belge de 1830 à 1940', *Bulletin de l'Insti-tut de recherches économiques et sociales*, xviii, 1952, nr. 5, p. 519-536. Zie ook Ariejan Bos, 'De gebruikers geteld. Het vroege Nederlandse automobilisme in cijfers en statistieken', in Gijs Mom (ed.), *Het paardloze voertuig. De auto in Nederland een eeuw geleden*, Deventer, 1996, p. 57-8, al lijken deze cijfers sterk overschat.

Tabel 3.6 — Meest verspreide automobielenmerken in België, 1901-1907

1901			1907		
merk	aantal	%	merk	aantal	%
Germain	166	30,40	Germain	389	15,17
Vivinus	103	18,86	de Dion-Bouton	389	15,17
de Dion-Bouton*	37	6,78	Vivinus	245	9,56
Déchamps	35	6,41	Renault	155	6,05
Panhard & Levassor	35	6,41	Pipe	152	5,93
FN	22	4,03	Panhard & Levassor	121	4,72
Benz	14	2,56	Minerva	90	3,51
Renault	14	2,56	Métallurgique	88	3,43
Dureya	11	2,01	Rochet-Schneider	83	3,24
Pieper	9	1,65	Darracq	77	3,00

\* De *tricycles* van de Dion-Bouton, die tot 1902 een grote afzet vonden op de Belgische markt, werden niet bij de automobielen geteld.

Bronnen: *Annuaire général de l'automobile*, 1902, p. 73-127 (546 merken gekend van 1332 automobielen), *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 15/4/1908, p. 150 (2564 merken gekend van 3262 automobielen).

motorenfabriek Deutz. De Deutz-motoren werden ontworpen door een nog jonge Duitse ingenieur genaamd Gottlieb Daimler. Sarazin zocht in Parijs contact met Emile Levassor van de metaalfabriek Panhard & Levassor, met wie hij vroeger nog gewerkt had bij John Cockerill in Seraing, en sloot een overeenkomst om Deutz-motoren in Frankrijk te produceren. Later begon Daimler op zichzelf, maar Sarazin bleef zijn vertegenwoordiger, en sleet in 1887 ook de nieuwe Daimler-motor aan Panhard & Levassor. Tot dusver was er nog geen sprake van automobielen (de motoren werden als stationaire fabrieksmotoren gebruikt), maar dan gebeurden er twee dingen: Edouard Sarazin overleed einde 1887, zijn Daimler-rechten gingen over naar zijn weduwe Louise ; en in 1888 organiseerde de grote Franse fietsenmaker Armand Peugeot een bijeenkomst met Daimler en Levassor, met de bedoeling dat zij hem motoren zouden leveren voor automobielenproductie. In 1890 huwde Louise Sarazin met Emile Levassor en gaf hem mederechten op de Daimler-motor. Levassor nam zich voor om zijn eigen automobielenprototype te ontwerpen. Met het verschijnen van de eerste Panhard & Levassor op de markt in 1891 begon de moderne automobielen geschiedenis.<sup>15</sup> Enkele jaren later, in 1896 in België, brachten enkele industriële kapitaal bijeen, er werden enkele automobielen aangekocht en grondig bestudeerd, en een eerste prototype gebouwd. De groep, vooral opgebouwd rond de Luikse ingenieur Paul Dewandre en zijn familie, besloot vervolgens om in zee te gaan met Auguste Germain van het gelijknamige bedrijf voor spoorwagemateriaal in Monceau-sur-Sambre bij Charleroi, die zijn ateliers inbracht. Einde 1897 werd de *Société anonyme des Ateliers Germain* opgericht, en begonnen er onderhandelingen om brevetten te verwerven. Intussen was ook Emile Levassor overleden en Louise, voor de tweede

<sup>15</sup> James J. Flink, *The Automobile Age*, Cambridge, 2001, p. 15-7. Jean-Paul Delsaux, *100 ans de sport automobile belge*, Jauchelette, 1996, gedeelte "1869-1896". Dit laatste werk is overigens een interessante en rijke kroniek van de Belgische automobielsport met heel wat bijkomende informatie over het Belgische automobilisme in het algemeen, maar jammer genoeg zonder voetnoten of paginering.





Afbeelding 3.2 —  
Franeau frères, 1909

Het succesvolle merk de Dion-Bouton werd in België vertegenwoordigd door Louis en Gustave Franeau, die het door hun vader gestichte bedrijf in 1907 overnamen.

Bron: *La Revue Sportive Illustrée*, januari 1909, p. 8.

maal weduwe geworden, verkocht aan Germain de Belgische licenties voor de Daimlermotoren en de Panhard & Levassor-automobielen. Germain was dus de Belgische Panhard & Levassor, ook wel eens de *Panhard-Germain* genoemd. Het merk werkte met Franse specialisten en gebruikte een aantal onderdelen uit Franse fabrieken van Panhard & Levassor, met- een ook de voornaamste reden voor het succes van het merk op de Belgische automarkt.<sup>16</sup>

Het verhaal van de Belgische automobielindustrie situeert zich voornamelijk vóór de Eerste Wereldoorlog. Met Belgische automobielindustrie bedoelen we merken van Belgische origine, dus niet de productie van buitenlandse merken op Belgische bodem (die na de eerste Wereldoorlog belangrijk zou worden, de zogenaamde *assemblage-industrie*). Alle grote Belgische merken waren vóór 1905 met de productie begonnen, Vincke was een eenzame voorloper. Er waren twee stichtingsmomenten: 1898-1900, waarin de meerderheid van de merken begon, en 1904, wanneer drie van de belangrijkste merken (Minerva, Imperia en Excelsior) van start gingen. Ongeveer de helft van de twintig merken stopte de productie vóór de Eerste Wereldoorlog, de andere tijdens het interbellum. Geen enkel merk, met uitzondering misschien van Imperia, overleefde de naweeën van de crisis van de vroege jaren 1930.

In tegenstelling tot wat vaak verondersteld werd, hebben de oorlog van '14-'18 en de crisis van de vroege jaren 1930 geen doorslaggevend belang gehad. Slechts drie bedrijven startten na de Eerste Wereldoorlog hun productie niet meer op. Weliswaar waren hier de belangrijke vooroorlogse merken Germain en Pipe bij. De invloed van de crisis was nog minder duidelijk. De meeste merken die na de oorlog hun productie voortzetten, sneuvelden in de loop van de jaren 1920. Dat gold ook voor Dasse, al sleepte het bedrijf zich nog voort tot het jaar 1930. Enkel de drie grootste bedrijven waren nog in productie bij de crash van 1929:

<sup>16</sup> *Catalogue officiel du VIIe Salon de Bruxelles*, 1899, p. 35-39, *L'Automobile illustrée*, 1897, nr. 32-3, p. 4, 1898, nr. 34-5, p. 11, 27/1/1900, p. 83 en 9/3/1905, p. 150-2.

Tabel 3.7 — Voornaamste Belgische automobielproducenten, 1894-1914

Van*	Tot*	Naam	Zetel	Oorsprong
1894	1904	Vincke	Mechelen	textiel
1898	1930	Dasse	Verviers	loodgieter   elektricien
1898	1914	Germain	Charleroi (Monceaux)	spoorwegen
1898	1914	Linon	Verviers (Ensival)	fietsen
1899	1909	Belgica	Brussel	fietsen
1899	1906	Déchamps-Baudouin	Brussel	kapitaal
1899	1902	Delin	Leuven	fietsen
1899	1904	Pieper	Luik (Nessonvaux)	wapens (fietsen)
1899	1914	Pipe	Brussel (Anderlecht)	kapitaal
1899	1912	Vivinus	Brussel (Schaarbeek)	kapitaal (fietsen)
1900	1935	FN	Luik (Herstal)	wapens (fietsen)
1900	1927	Miesse	Brussel (Anderlecht)	kapitaal
1900	1928	Nagant	Luik	wapens
1901	1927	La Métallurgique	Charleroi (Marchienne)	spoorwegen
1902	1906	Usines de Saventhem	Brussel (Zaventem)	kapitaal
1903	1906	Meteor	Brussel	kapitaal
1904	1927	Excelsior	Brussel (Sint-Gilles)	kapitaal
1904	1934	Imperia	Verviers (Nessonvaux)	kapitaal
1904	1934	Minerva	Antwerpen (Berchem)	fietsen
1904	1923	Royal Star-SAVA	Antwerpen (Berchem)	kapitaal

\* Datering geeft begin en einde van de automobielproductie aan, niet van het bestaan van de firma.

Bron: Yvette Kupélian, Jacques Kupélian & Jacques Sirtaine, *De geschiedenis van de Belgische auto*, Tielt, 1980, 235 p.

Minerva, Imperia en FN. Intern-economische factoren zijn belangrijker geweest dan externe of politieke bij de ontwikkeling van de Belgische automobiellindustrie. Het spel van stopzettingen en overnames vóór de Eerste Wereldoorlog was kenmerkend voor een beginnende industrietak, en de overschakeling naar een massaproductie tijdens de jaren 1920 heeft de meeste Belgische bedrijven definitief uit de markt geduwd.

Acht van de twintig bedrijven waren gevestigd in Brussel, dat de belangrijkste markt was voor automobiellverkoop. Nog eens acht waren gevestigd in de Waalse industriebekkens, namelijk drie te Luik, drie te Verviers en twee te Charleroi. Slechts twee bedrijven waren gevestigd in Vlaanderen, beide in Antwerpen (de kortstondige experimenten in Leuven en Mechelen niet meegerekend). Deze beide Antwerpse bedrijven werden laat gesticht, namelijk in 1904. Anderzijds was met Minerva hier het belangrijkste bedrijf gevestigd. Aangezien tevens de beide grote assemblagebedrijven van de jaren 1920, Ford en General Motors, in Antwerpen gevestigd waren, mag gesteld worden dat Antwerpen tijdens het interbellum de hoofdplaats was van de Belgische automobiellproductie.

De kapitaalsoorsprong moet in eerste instantie gekoppeld worden aan de vestigingsplaats: zeven van de acht Brusselse bedrijven waren nieuwe creaties, dat wil zeggen niet onmiddellijk voortbouwend op een bestaande industriële uitbating. De groeiende Brusselse markt voor automobiellen lokte nieuw kapitaal aan. De drie Luikse bedrijven kwamen voort uit de wapenindustrie, de twee firma's uit Charleroi uit de industrie van spoorwagematerieel.

Twee van de schaarse Vlaamse automobielproducenten waren voordien succesvolle fietsproducenten (Delin en Minerva). Acht van de twintig bedrijven werden nieuw opgericht om als hoofdproductie automobielen te maken. Op de tweede plaats kwamen de fietsproducenten: zeven automobielproducenten komen uit de fietsindustrie. Deze laatste oorsprong was evenwel niet eenduidig: twee waren wapenfabrikanten die als nevenactiviteit al langer een fietsproductie hadden (FN en Pieper), Linon was amper begonnen als fietsfabrikant toen reeds werd overgeschakeld naar automobielen, en Vivinus richtte een nieuw bedrijf op in 1899 met geldschietter de Liedekerke, maar had daarvoor al langer een fietswinkel uitgebaat. Slechts in drie gevallen (Delin, Minerva en Belgica) ging het feitelijk om grote fietsmerken die in de automobielproductie stapten. De respons uit de grote metaalindustrie was eerder mager: enkel Germain en La Métallurgique, beide actief in de spoorweginindustrie in Charleroi, lieten zich verleiden om in de jonge automobielinindustrie te stappen. Ondanks het omvangrijke industriële apparaat waarover zij beschikten, en ondanks een geslaagde start, slaagde geen van beide erin om een blijvende toppositie in te nemen. Dat bevestigde een vaststelling die Laux reeds eerder deed voor de Europese automobielinindustrie: de productie van fijne automobielononderdelen en een afgewerkt, consumentvriendelijk product lag moeilijk voor deze bedrijven, die aan ruwe productie gewend waren.<sup>17</sup> In dat opzicht hadden wapenfabrikanten het gemakkelijker.

De huidige stand van zaken van het onderzoek naar de Belgische automobielproductie laat niet toe om conclusies te trekken op het vlak van productiecijfers. Zeer algemeen gesproken leek de productie vóór 1905 versnipperd te zijn: onder meer Germain en Vivinus leken goed te boeren, evenals FN, Pipe en Nagant. De jaarlijkse productiecijfers leken zich te situeren tussen honderd en een paar honderdtallen. Na 1905, en tot het uitbreken van de oorlog, kwam een zekere consolidatie tot stand. Een aantal bedrijven leek in de richting van het duizendtal te evolueren. Kupélian noemde voor Minerva het duizelingwekkende aantal van drieduizend wagens in 1913. Na de Eerste Wereldoorlog leken Minerva en FN de industrie te domineren, enkel Imperia kwam in de loop van de jaren 1920 nog opzetten. Deze gegevens moeten echter met de grootste omzichtigheid benaderd worden. Laux stelde in 1977: “Après la France, le pays où, vers la fin du siècle, la construction automobile suscite l'intérêt le plus général est la Belgique. Un nombre surprenant d'entreprises y entre très tôt dans la nouvelle industrie [...]”<sup>18</sup>

De Belgische automobielproductie in deze periode volstond om aan de binnenlandse vraag te voldoen, en de exportcijfers overtroffen de importcijfers.<sup>19</sup> In 1903 maakte *L'Automo-*

<sup>17</sup> James Laux, *The European automobile industry*, New York, 1992, p. 14.

<sup>18</sup> Laux, *La révolution automobile*, p. 51.

<sup>19</sup> Yvette Kupélian, Jacques Kupélian & Jacques Sirtaine, *De geschiedenis van de Belgische auto. Het fabelachtige verhaal van meer dan honderd automobielenmerken*, Tielt, 1980, Greta Everaert, *Historische ontwikkeling van de automobielproductie in België, 1895-1950*, dissertatie RUG, 1987, Joost Van Moorter, *De zoektocht naar financiers van de automobiel*, dissertatie RUG, 2002, *Livre d'or de l'automobile et de la motocyclette*, Luik, 1951. Zie ook Louis Baudry de Saunier, 'L'industrie automobile en Belgique' in *Omnia*, 6/1/1912.

Tabel 3.8 — Prijzen op het autosalon, 1904

Merk	Paardenkracht	Prijs	Paardenkracht	Prijs	Paardenkracht	Prijs
Minerva [B]	8	3500	15	7500	20	8750
Oldsmobile [USA]	5	3800				
de Dion-Bouton [F]	6	4100	12	7750		
Métallurgique [B]	7	5300	14	11300	20	15300
Dasse [B]	8	5500	16	8000	24	12000
Richard Brasier [F]	8	6000	16	11000	40	25000
Renault [F]	9	6000	14	14000		
Vivinus* [B]	10	6600	16	11500	24	13500
Germain [B]	7,5	7300	16	11500	24	16500
Pipe [B]	12	8700	15	13500	20	16500
Panhard-Levassor [F]	8	10000	15	17000	24	26000

\* carrosserie inbegrepen

Bron: *Automobile-Vélocé*, 9/2/1904, p. 3-7.

*bile belge* een schatting van de Belgische automobiellindustrie en kwam uit op 84 bedrijven actief in de sector, van constructeurs tot toeleveringsbedrijven, samen goed voor een tewerkstelling van 5400 arbeiders. Bovendien schatte het blad dat er bij de automobiellbezitters ook nog eens een duizendtal chauffeurs in dienst waren.<sup>20</sup>

Deze eerste klanten van de automobiellindustrie behoorden niet bepaald tot de onderste lagen van de maatschappij, wel integendeel. De boutade dat de automobiell in deze periode *een speelgoedje voor de rijken* was, was niet eens zo ver van de realiteit. Het tijdschrift van de Automobile Club beschreef zijn eigen abonnees als “la plupart appartenant à la magistrature, au barreau, à l'aristocratie, à la finance, à l'industrie et au commerce, aux sciences et aux arts”<sup>21</sup>. Een kleine blik op de prijzen die voor een automobiell betaald werden illustreerde dit overtuigend. In 1896 was voor de aanschaf van een automobiell genre Panhard & Levassor ten minste 6000 frank nodig, tenzij men zich tevreden stelde met een *voiturette*, dan kon men bij Vivinus al terecht voor 3200 frank. Deze prijzen stegen sterk in de volgende jaren, omdat de automobiellen technisch veel zwaarder werden inzake paardenkracht, maar ook omdat het aanbod de vraag nauwelijks kon volgen. *Le Vélocé* signaleerde merkwaardige praktijken rond de lange levertermijnen van de automobiellfabrieken: zakenmannen kochten auto's die ze direct met winst doorverkochten, zelfs zonder er zelf op gereden te hebben. Anderen schreven zich in voor een bestelling, en naarmate ze hoger kwamen te staan op het register van leveringen van de fabrikant, verkochten ze hun positie op de lijst. Amateurs betaalden tot honderden *louis* om zo te kunnen profiteren van een voorrang van enkele maanden op de levering. Rond 1900 werden er *monstres* geproduceerd die bijna honderd kilometer per uur

<sup>20</sup> L' *Automobile belge*, 24/9/1903, p. 10-11. Zie ook idem, 13/3/1900, p. 2, 22/1/1903, p. 14 en 13/8/1903, p. 14.

<sup>21</sup> L' *Automobile illustré*, 12/12/1903, p. 156.

Tabel 3.9 – Motivaties van automobielgebruikers

Ruud Filarski & Gijs Mom, <i>Van transport naar mobiliteit</i> (2007)	John Urry <i>The system of automobility</i> (2004)	Kurt Möser <i>The dark side of 'automobility'</i> (2003)	David Gartman <i>Three ages of the automobile</i> (2004)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1890-1903 jeugdig vertier ; uitlaatklep voor fin-de-siècle spanningen ; gezondheidscultuur als beschavingsideaal ; zakelijk utilitair gebruik ; militaire toepassingen ; snelheid als technische vereiste ; de romantiek van het zelf-knutselen</li> <li>• 1903-1913 heerlijk panorama en snelheidspassie ; vitalistisch-bohemiënistisch groottoerisme ; snelheid ; mannelijke machtsfantasieën ; cyborg-topos ; neurasthenie-thema ; escapistisch vrijheidsgevoel ; vlucht uit de ondergaande beschaving ; futurisme ; fascinatie voor geweld ; doodsverachting ; brenger van beschaving</li> <li>• auto 1906-1917 comfort ; geen tijdverlies ; voor beroep ; groot geldgewin ; familieswagons</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• provides status through sign-values such as speed, security, safety, sexual desire, career success, freedom, family, masculinity</li> <li>• opportunities for work, family life, childhood, leisure and pleasure</li> <li>• the good life, citizenship of mobility, potent literary and artistic images and symbols</li> <li>• automobility is a self-organizing, autopoietic, non-linear system that spreads worldwide &amp; generates its own self-expansion</li> <li>• social life is irreversibly locked in to the mode of mobility that automobility generates and presupposes</li> <li>• automobility has irreversibly set in train new socialities, of commuting, family life, community, leisure, the pleasures of movement etc.</li> <li>• automobility is a source of freedom, the freedom of the road</li> <li>• a living room on wheels ; a room with a view</li> <li>• cars are extensions to one's body, adding wheels to anatomy</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• reducing cultural constraints on violence and killing</li> <li>• attracted by danger, violence and aggression</li> <li>• enthusiasm for violence, struggle, triumphant victory and lethal defeat</li> <li>• survival of the fittest</li> <li>• a way of overcoming and compensating for one's inferiority complex</li> <li>• a noble cause to die for</li> <li>• for the cold-blooded, the energetic, in short: the sane men</li> <li>• revival of the danse macabre</li> <li>• expressing conspicuous consumption and class superiority</li> <li>• counter-violence to Autofeindschaft</li> <li>• to exercise extensively for wartime duties</li> <li>• for steeling one's body and for refreshing one's mind</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1890-1920 the age of distinction: the automobile is a distinctive status symbol, marking off but ultimately misrecognizing the inequalities of class society</li> <li>• 1920-1960 fordism: consumer commodities like the automobile obscure the class relations of their production behind reified facades of mass individuality, giving consumers different quantities of the same illusions to compensate for the denials of mass production</li> <li>• 1960-... post-fordism: the diversity and individuality of consumer commodities undermine old class identities by forming the basis for fragmented subcultures ; the car and its subcultures are part of a fragmented, liberated society of 'difference' that follows the collapse of modernity</li> </ul>

konden halen, en die voor bedragen als 55.000 à 60.000 frank werden verkocht. Dat waren evenwel piekprijzen.<sup>22</sup>

In tabel 3.8 zien we dat in 1904 voor een grote wagen prijzen gevraagd werden van gemiddeld 15 à 25.000 frank, maar dat een instapmodel al verkrijgbaar was vanaf 3500 frank. Dat waren de prijzen voor een chassis, de meeste automerken vroegen daarbij een supplement van 700 à 1100 frank voor een carrosserie. Merk ook op dat de Belgische merken in deze periode erg concurrentieel waren. Het instapmodel van Vivinus, met een krachtige motor en carrosserie inbegrepen, was erg aantrekkelijk geprijsd, en Germain – de Belgische Panhard – was een stuk goedkoper dan het Franse origineel.

<sup>22</sup> L'Automobile illustré, 1896, nr. 7, p. 8, *Annuaire générale du véloupédie et de l'automobile*, 1897, p. 926, *Le Véloce*, 15/01/1900, p. 1, *L'Automobile belge*, 30/10/1900, p. 2.

Tabel 3.10 – Modellen van automobielgebruik

	Utilitaristisch verkeer	Hedonistisch verkeer
Doel	Transport: objecten verplaatsen van punt a naar punt b	Mobiliteit: ervaring van snelheid en/of vrijheid door beweging
Aard	Instrumenteel: verkeer is middel Objectief Economisch	Functioneel: verkeer is doel op zich Subjectief Cultureel
Beleid	Onderhoud en financiering van wegen	Handhaving van orde op openbare weg
Probleem	Gewicht	Snelheid
Gericht op	Transportmiddelen	Verkeersgebruikers

### 3.2 « Le temps des teufs-teufs »

Waarom gaan mensen met automobielen rijden? Wat is de rol van de automobiel in de samenleving? Het zijn vragen waarop geen eenvoudig antwoord bestaat. De aard van het betrokken fenomeen – beweging in de openbare ruimte – is dermate fundamenteel dat een proces van mechanisering en de nieuwe mogelijkheden die het op dit vlak biedt aanleiding geven tot het ontstaan van een zo goed als eindeloos aantal praktijken.

Vier kernbegrippen komen telkens terug in analyses van automobielgebruik en automobielcultuur: (1) macht, controle over machines, techniek en de ruimte, de kennis-door-macht van de ingenieur, en het hybride, bionische mens-auto-wezen ofwel cyborg ; (2) snelheid, de emotioneel-zintuiglijke ervaring van beweging en de roes die dat teweegbrengt ; (3) vrijheid, de horizon tegemoet, exotische nieuwe werelden ontdekken en weidse einders verkennen, man-van-de-wereld zijn ; en (4) status, de automobiel als sociaal kapitaal, de elitaire uitstraling van een chique en mooi object voor moderne, mondaine en rijke *daredevils*.

Tabel 3.10 vat twee modellen samen van automobielgebruik, volgens kenmerken die regelmatig terugkeren in de mobiliteitsliteratuur. In de vroege geschiedenis van het automobiliseringsproces is een duidelijke evolutie waarneembaar van overwegend hedonistische automobielpraktijken naar een toenemend utilitaristisch automobielgebruik, een evolutie die merkbaar versnelt onmiddellijk na de Eerste Wereldoorlog. Toch mag dit inzicht niet leiden tot een dualistische visie op de geschiedenis van de automobilisering. De aard van het automobilisme en automobielgebruik in het algemeen is altijd complex geweest, zuiver utilitaristische of zuiver hedonistische praktijken alleen hebben zich vrijwel nooit voorgedaan. Transporteren hoeft rijgenot niet uit te sluiten. Bovendien moet er onderscheid gemaakt worden tussen de *aard* van het automobiliseringsproces, en de *effecten* op de maatschappij en de individuele levensstijl (suburbanisatie, supermarkten, verkeersdoden, pendelarbeid, etc.). Het verband tussen de twee is niet altijd eenduidig.

De visies van de tijdgenoten op de toekomst van de automobiel zijn vaak leerzaam, maar even vaak vermakelijk. In België verkondigde het fietsersdagblad *Le Vélocé* als eerste een



Afbeelding 3.3 –  
Minerva, 1912

Rijplezier: ondanks de aanwezigheid van een chauffeur-bediende in de wagen, bestuurt de eigenaar zelf.

Bron: *Minerva. Sans soupapes*, 1912, p. 2.

visie op het nieuwe voertuig. Huiscorrespondent Arra beweerde al in december 1895 dat de automobiel het voertuig van de toekomst zou worden, in de eerste plaats op het vlak van het verkeer: de paarden zouden van de wegen verdwijnen en vervangen worden door automobielen. Toch zou het paard niet helemaal verdwijnen, de boeren zouden er altijd nog wel gebruik van maken. De fiets zou evenmin verdwijnen, maar voor de buurtspoorwegen zag het blad geen toekomst meer. De wegen zouden in de toekomst allemaal een asfaltlaag krijgen. Ten slotte ook opmerkelijk was dat Arra in zijn besluit de nadruk legde op toepassingen inzake personen- en goederenvervoer: “Rien ne peut plus arrêter le mouvement et bientôt, espérons-le, nous verrons les routes améliorées de la Belgique sillonnées de nombreux autocars portant le touriste curieux et l'avide marchand aux quatre coins du pays.” Pas in februari 1896 beleefde Arra zijn eerste automobielrit. Hij maakte gewag van zijn angst bij de eerste ervaring van rijden en sturen, maar benadrukte de gemakkelijke bedienbaarheid, veiligheid en absolute controle van chauffeur over de machine.<sup>23</sup>

Opvallend was ook hoe telkens weer in de pleidooien voor het automobilisme legitimiteit gezocht werd in het benadrukken van de maatschappelijke voordelen. Charles Palmers de Groote vat het in 1896 kernachtig samen: “L'automobilisme sera plus qu'un sport, il sera

<sup>23</sup> *Le Véloce*, 20/12/1895, p. 1-2, 21/12/1895, p. 1, 23/12/1895, p. 1, 29/12/1895, p. 2, 19/1/1896, p. 1-3 en 25/2/1896, p. 3.

un bienfait social.”<sup>24</sup> Een andere legitimatie werd gezocht in het technische : de automobiel was dan een symbool van de vooruitgang, want een overwinning op de natuur:

Et pourquoi cet engouement envahisseur? N'est-ce pas parce que l'automobile représente le progrès, parce qu'elle marque une nouvelle conquête de l'homme, parce qu'elle met à sa disposition un admirable, mais discipliné organe de vitesse, parce qu'elle est comme le symbole de notre maîtrise de toute la nature?<sup>25</sup>

Maar het kon natuurlijk ook allemaal een stuk profaner, zoals deze automobilist in 1899 die zich voornam om een groter type automobiel aan te schaffen: “destiné à faire goûter à Madame et Bébé les joies de la *célérité*.”<sup>26</sup> Het geloof in de toekomst van de automobiel was van bij de aanvang opvallend groot. De Franse gezaghebbende automobieltjournalist Pierre Giffard voorspelde in 1901 reeds op merkwaardig accurate wijze dat de automobiel in de loop van de eeuw het oppervlak van de planeet sterker zou veranderen dan in de dertig eeuwen daarvoor, en dat de twintigste eeuw de eeuw van de automobiel werd.<sup>27</sup> Ondanks het feit dat de recreatieve toepassingen van het automobilisme in de beginjaren overheersten, bestond al erg vroeg de opvatting dat de ware toekomst van de automobiel in de utilitaire toepassingen ervan lag. Théo Frank pleitte in 1901 om de automobieltproductie op veel grotere schaal te organiseren, en te heroriënteren naar meer praktische wagentypes. Hij voorzag volgende categorieën:

- 1° Les automobiles de promenade ;
- 2° Les automobiles de livraison ;
- 3° Les automobiles pour médecins, notaires, etc.
- 4° Les canots automobiles ;
- 5° Les omnibus automobiles.<sup>28</sup>

Maar ook aan de rolstoel werd al erg vroeg gedacht (*l'automobile médical à l'usage des invalides*, 1903), of aan toepassingen waarbij de automobieltmotor in huis verbonden werd met pompen en dynamo's, en de automobiel aldus een gezinsfabriek werd die voorzag in verlichting, stromend water etc. Niettemin, hoezeer Hector Colard aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog ook mocht verklaren dat de automobiel nu een gewone weggebruiker was geworden, en geen louter sportobject meer, toch bleef het automobieltgebruik in deze periode overwegend van een wat meer frivole aard.<sup>29</sup>

Het vroegste automobilisme zat diep ingebed in de modernistische burgerlijke levensstijl die zo kenmerkend was voor de Belle Époque. Bovendien situeerde het zich in de hoogste kringen van de samenleving, tot en met het koningshuis. De allereerste grote publieke demonstratie van automobilisme in België was dan ook een fraai voorbeeld van het mondaine leven anno 1896. Ze werd georganiseerd door de enkele maanden daarvoor gestichte Automobile Club de Belgique, een vereniging die in haar stichtend bestuur vier graven en

<sup>24</sup> *L'Automobile illustré*, 1896, nr. 5, p. 2-3, door un chauffeur limbourgeois, vermoedelijk Palmers de Groote.

<sup>25</sup> *Le Véloce*, 2/7/1898, p. 1.

<sup>26</sup> *La Belgique automobile*, 28/11/1899, p. 2. Cursief in origineel.

<sup>27</sup> *L'Automobile belge*, 5/1/1901, p. 2.

<sup>28</sup> *L'Automobile illustré*, 14/12/1901, p. 2.

<sup>29</sup> *L'Automobile illustré*, 15/3/1903, p. 63-64, *L'Automobile belge*, 19/8/1904, p. 8-9, *Manuel de l'automobilisme*, 1912, p. 16.





Afbeelding 3.4 —  
Ville de Spa. Concours  
d'automobiles, 1896

Affiche van de allereerste grote activiteit van het automobilisme in België.

Bron: *Fac simile reproducties van historische affiches*, Spa, Stedelijke Toeristische Dienst, s.d.

twee burggraven telde, en speelde zich hoofdzakelijk af in het fraaie Ardeense kuuroord van Spa. Op donderdag 9 juli 1896 werd de aankomst in Spa verwacht van de gasten van de Brusselse club. Niet dat er zich die dag een automobielkaravaan vormde tussen Brussel en Spa, er werden slechts drie automobielen verwacht uit Brussel, de vijf andere voertuigen kwamen uit Frankrijk. Eenmaal aangekomen werden er meteen demonstraties georganiseerd in de straten van Spa. Dames werden uitgenodigd om plaats te nemen in de automobielen voor een ritje, en de talrijk opgekomen toeschouwers keken enthousiast toe hoe de puffende tuigen zelfs op de steilste hellingen geraakten. 's Avonds was er voor de gasten een ontvangstreceptie met *punch d'honneur*. De volgende dag was voorbehouden voor een expositie en een excursie. De automobilisten ontvingen die dag koninklijk bezoek, koningin Maria-Hendrika, prinses Clémentine en prins Albert waren speciaal voor de automobielfeesten naar Spa gekomen. Het koninklijk gezelschap bracht in de voormiddag een uitgebreid bezoek aan de expositie van de acht deelnemende automobielen. Vooral prins Albert, tevens erevoorzitter van de Automobile Club, toonde zich erg enthousiast.

's Middags stapten de eigenaars in hun automobielen en een bonte stoet van automobielen, koetsen, fietsen en voetgangers trok door de stad en begaf zich naar het nabijgelegen dorpje Barisart voor een *pique-nique*. Met trots werd vastgesteld dat alle automobielen zonder pannes boven op de helling van Barisart geraakten zonder dat de passagiers hadden moeten uitstappen. Jammer genoeg brak een onweer los tijdens de maaltijd. Om twee uur reed baron van Zuylen terug naar Spa om prins Albert op te halen. In de namiddag werd de prins vergast op een excursie per automobiel in de fraaie Ardeense omgeving. De avond werd afgesloten met een lezing over de geschiedenis van de automobielen.

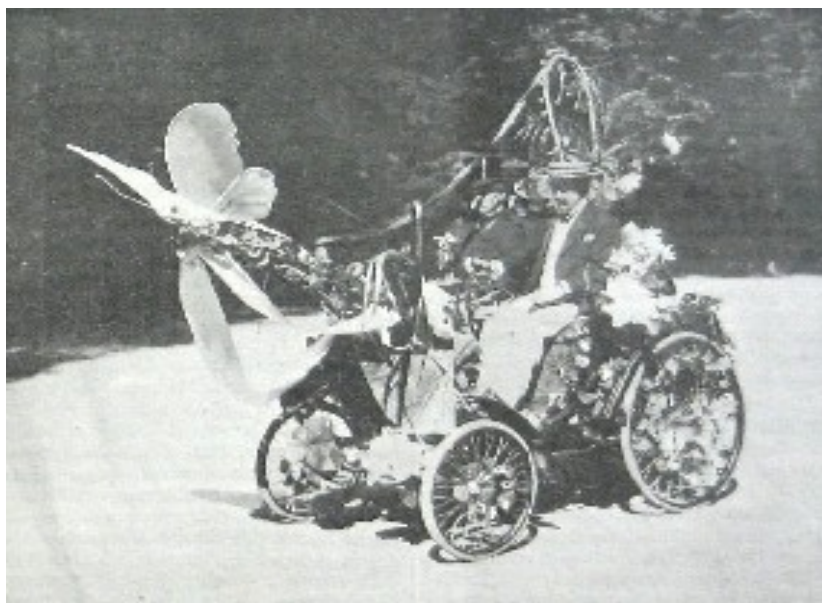
De hoogdag was zaterdag 11 juli, reikhalzend werd uitgekeken naar de *concours d'adresse* en vooral naar de *course handicap* van 10 km die in de namiddag zou plaatsvinden. De koers werd gehouden in de avenue du Marteau in Spa, een lange hellende straat van ongeveer 2 km waar de acht deelnemers drie ronden moesten rijden. In totaal 12 km dus, die door de winnaar werden afgelegd met een bewonderenswaardige gemiddelde snelheid van ruim 27 km per uur. De Brusselse automobiellouwer Vivinus moest opgeven, omdat het volle rubber op een van zijn banden het begaf, terwijl daarentegen die andere fabrikant in de wedstrijd, Rossel uit Lille, had gegokt op snelle (maar kwetsbare) luchtbanden en ermee was weggekomen. De behendigheidsproof speelde zich af in weer een andere straat, waar de deelnemers manoeuvres moesten uitvoeren tussen rijen kegels en langs kunstmatige hellingen, onder het toezicht van de koningin en prinses Clémentine. Volgens de Franse krant *Le Figaro* was het de eerste maal wereldwijd dat zo een behendigheidsproof voor automobielen werd georganiseerd, en reageerde het talrijk opgekomen publiek, niet alleen uit Spa en de omliggende dorpen, maar ook uit heel België, Duitsland, Nederland en Frankrijk, erg positief. Er was intussen nog een chauffeur komen opdagen, helaas zonder automobiel, die was onderweg stukgegaan bij een spoorwegongeval.

's Zondags ten slotte werd de bijeenkomst afgesloten met een dag vol feesten, eerst een *Longchamps fleuri*, gevolgd door een *lantern-parade* na het invallen van de duisternis. De ereprijs van de bloemenoptocht ging naar de stichter van de Automobile Club Charles Craninckx, die zijn wagen uitbundig versierd had en vooraan voorzien van een groot bloemstuk in de vorm van een waterjuffer.<sup>30</sup> De pers berichtte uitvoerig over de feestelijke bijeenkomst, met zelfs artikels in het leidende Parijse modeblad *L'Art et la Mode*, en volgens *Le Sport universel illustré* zouden er op zondag alleen al meer dan vijftienduizend toeschouwers geweest zijn.<sup>31</sup>

Een tweede druk beoefende automobielp praktijk in de recreatieve sfeer was het zogenaamde sporting. Het voorbeeld bij uitstek waren natuurlijk de grote internationale automobielloersen geweest, van Parijs-Rouen in 1894 tot Parijs-Madrid in 1903, die telkens grote

<sup>30</sup> *L'Automobile illustré*, 1896, nr. 2, p. 1-8.

<sup>31</sup> *Le Sport universel illustré*, 1/8/1896, p. 241-2, *L'Art et la Mode*, 4/7/1896, p. 488.



Afbeelding 3.5 –  
Longchamps fleuri 1896

Charles Craninckx en  
François van der Straten  
Ponthoz op de automobielfeesten van Spa, 1896

Bron: *L'Automobile illustré*,  
1896, nr. 2, p. 5.

aandacht kregen in de pers.<sup>32</sup> In België werden er in Spa vanaf 1898 jaarlijks automobielfeesten georganiseerd, de zogenaamde *Semaines de Spa*. De tegenhanger hiervan was de *Semaine d'Ostende*, die vanaf 1899 werd georganiseerd. Later ontstonden er nog meer jaarlijkse wedstrijden. De meest bekende hiervan was het *Circuit des Ardennes*, dat vanaf 1902 tot en met 1907 werd gereden in Bastenaken en omstreken. Dit werd gezien als de eerste wedstrijd op een eigen parcours, en dus als de eerste moderne automobielfeest, de voorvader van de huidige Grand Prix Formule 1.<sup>33</sup> Toch moet dat eigen wedstrijdparcours met een korrel zout genomen worden, het betrof hier wel degelijk een parcours op de openbare weg, die voor de gelegenheid werd afgesloten voor het verkeer. Het verschil met de vroegere wedstrijden op de openbare weg, genre Parijs-Bordeaux, was dat de wedstrijd plaatsvond op een beperkt, afgelegen traject, waarover meerdere rondes moesten worden afgelegd, en dat zodanig gekozen was dat er geen spoorweginnengingen waren, zodat er nooit hoefde gestopt te worden. Het idee werd in 1900 gelanceerd door Alexandre Havard, directeur van het automobieltijdschrift *La Belgique Automobile*, die vreesde dat in de toekomst automobielfeesten op de openbare weg zouden verboden worden en pleitte voor “l'établissement d'un immense automobilodrome sur les hauteurs des environs de Spa.”<sup>34</sup> Het werd een jaar later opgepikt door (vermoedelijk) de secretaris van de Automobile Club Fernand de Villegas, die het in *L'Automobile Belge* als volgt formuleerde:

<sup>32</sup> *L'Automobile illustré*, 20/9/1902, p. 116.

<sup>33</sup> De in 1998 verschenen bundel van Thoms en Holden bevat een bijdrage over de vroege geschiedenis van Europese automobielfeesten. De auteur schijnt evenwel niet op de hoogte te zijn van het bestaan van de Ardeense wedstrijd (Daryl Adair, 'Spectacles of Speed and Endurance: The Formative Years of Motor Racing in Europe', in David Thoms, Len Holden & Tim Claydon (eds.), *The Motor Car and Popular Culture in the 20th Century*, Aldershot, 1998, p. 127-8).

<sup>34</sup> *La Belgique automobile*, 15/5/1900, p. 1-2 en 22/5/1900, p. 2.

Et pourquoi n'instaurerait-on pas, à jour fixe, une épreuve sportive sur de belles et bonnes routes, s'en allant en un circuit d'une vingtaine de kilomètres et rayonnant toujours en un même sens? L'épreuve comporterait 100 [à] 200 kilomètres. Les concurrents auraient à passer cinq ou dix fois devant des tribunes, construites en bois, et proches de Bruxelles, en un endroit pittoresque.<sup>35</sup>

Het Circuit des Ardennes werd uiteindelijk in 1902 gerealiseerd door de Belgische automobielkampioen baron Pierre de Cawhez – *le Roi des Chauffeurs Belges* na zijn overwinning in Brussel-Spa 1898 – en zou zes keer gereden worden. In 1908 moest de Cawhez echter de handschoen in de ring gooien, klaarblijkelijk omdat de Belgische automobiemarkt niet interessant genoeg was voor de automobielbouwers om de grote investering in een snelheidswedstrijd te legitimeren.<sup>36</sup>

Een derde voorbeeld van een recreatieve automobielp praktijk was het touring. De toerist was geheel gericht op het opdoen van ervaringen en indrukken, en de vrijheid die de automobiel daarin bood was essentieel:

[L]e touriste est l'individu qui voyage, non pour son métier, non pour un but commercial, ou scientifique, mais qui est sensible au spectacle infiniment varié de la nature ; pour qui l'univers est un théâtre dont l'affiche est sans cesse renouvelée [sic], qui jouit profondément de la forme, de la couleur et du mouvement des choses ; dont les yeux sont charmés par le ciel, la terre, les eaux ; pour qui l'horizon est un décor éternel au milieu duquel les mobiles contours des choses dessinent des spectacles fuyants ; qui se plaît aussi au spectacle de la vie des hommes et des sociétés ; qu'aucune manifestation de la vie universelle ne laisse indifférent et qui, si loin qu'il aille, n'arrive jamais au bout de sa curiosité et de sa sympathie.<sup>37</sup>

Nice in Frankrijk was de favoriete zomerse bestemming voor rijke Belgen, en het was bijzonder populair bij automobilisten. Zoals baron 't Serclaes het uitdrukte einde 1899: "[E]lles fourmillent ici les automobiles, et je ne sais pas si c'est un effet du féerique décor, mais ce défilé d'automobiles donne un charme particulier aux promenades du dimanche."<sup>38</sup> Reportages over avontuurlijke reizen waren populair, zoals de *Voyage au Klondyke* van de Fransman Emile Janne de Lamare, die met een automobiel naar het hoge noorden van Canada reed en bloedstollende lezersbrieven naar de automobielpers stuurde over ritten over bevroren ijsmeren, rubberbanden hard als ijzer, in brand vliegende antivriesdoeken, etc.<sup>39</sup> Het was het tijdperk van de grote *raids*, sportieve ondernemingen waarbij de uithouding van mensen en machines werd getest op lange afstanden. De bekendste in België waren de jaarlijks terugkerende uitstappen van de gebroeders de Cawhez naar de Sahara.<sup>40</sup>

Groepsuitstappen waren niet echt geliefd bij de automobieltoerist. Zoals een automobilist het uitlegde, eigenlijk was één automobiel met vier inzittenden al een groepsuitstap op zich. Bovendien waren de stofwolken hinderlijk voor de automobielen die niet vooraan

<sup>35</sup> *L'Automobile belge*, 7/5/1901, p. 1.

<sup>36</sup> Jean-Paul Delsaux, *100 ans de sport automobile belge*, Jauchelette, 1996, gedeelte "1908". Zie ook Guy Pierrard, *Le circuit des Ardennes*, Neufchâteau, 2002.

<sup>37</sup> *Le Véloce*, 31/12/1901, p. 9-11.

<sup>38</sup> *La Belgique automobile*, 19/12/1899, p. 3.

<sup>39</sup> *La Belgique automobile*, 29/5/1900, p. 4.

<sup>40</sup> In de jaren 1920 en 1930 ondergingen deze *raids* een schaalvergroting. De bekendste waren deze van Hubert Carton de Wiart, zoon van de bekende politicus Henry Carton de Wiart, die in 1928 onder grote belangstelling Brussel-Kaap de Goede Hoop reed, en in 1932 Shanghai-Brussel (*L'Automobile belge*, 5/9/1928, p. 571-4, 5/10/1928, p. 643-5 en 20/6/1932, p. 187-8).

reden, hadden de deelnemers de neiging om tegen elkaar te gaan racen, en waren er vaak problemen met bevoorrading als te veel automobilisten tegelijk bij de plaatselijke apotheker bussen benzine gingen aankopen.<sup>41</sup> Wel geliefd waren de zogenaamde *rallyes*, sportieve proeven waarbij deelnemers op een gegeven plaats moesten samenkomen (*to rallye, se rallier*), vaak vanop verschillende vertrekpunten en langs verschillende routes. Dit soort vertier in groepsverband bestond in een groot aantal varianten: *paper-chase* (jacht op iemand die een spoor van papiersnippers achterliet), *steeple-chase* (rallye met hindernissen onderweg), *rallye-ballon* (een luchtballon achtervolgen tot deze landde), *battue automobile* (zoektocht naar een auto die zich in een bepaalde streek bevond), *course à la cachette* (op zoek naar verborgen voorwerpen), *course à enveloppe* (opeenvolgende enveloppes met daarin telkens een nieuwe bestemming).

In 1900 bleek uit de belastingaangiften nog dat de grotere wagens in de meerderheid waren, hetgeen wees op een overwegend recreatief karakter van het Belgische automobilisme in deze periode.<sup>42</sup> Daar stond tegenover dat rond 1902 een heuse hausse ontstond rond de lichtere moto, de zogenaamde *motocyclette*. Deze kende een onstuitbare opmars, en er was een sterke export van Belgische fabrikaten (Minerva, Derby van Delin, FN ...). De *motocyclette* werd *l'automobile de la démocratie* genoemd, en bewees vele diensten, bijvoorbeeld aan dokters op het platteland.<sup>43</sup> Bovendien, zoals eerder al vermeld, nam in deze jaren het moto-bezit kortstondig de overhand op het automobielbezit.

Wat de dokters betrof, net als zakenmannen, notarissen en handelsreizigers stonden zij als beroepsgroep bovenaan op de lijst van te automatiseren groepen. Vanuit de automobiliers werden reeds vanaf 1900 herhaaldelijk offensieven gelanceerd in de richting van de dokters, in een poging om een *Société Médicale Automobile* van de grond te krijgen. Dat was wellicht nog wat vroeg, maar uit de getuigenissen van dokters blijkt dat zij wel degelijk interesse hadden voor de nieuwe vervoermiddelen als alternatief voor hun traditionele dokterskoets. Louter economisch gezien was de rekening snel gemaakt: hoe duur een automobiel ook was, een instapmodel dat door de dokter zelf bestuurd werd was hoe dan ook (veel) goedkoper dan het onderhouden van een paard – bovendien werden paarden moe, ziek, slaperig en humeurig. Problematisch daarentegen was dat het doktersprestige kon lijden onder de frivole aard van het automobilisme in deze periode, dat een dokter moeilijk patiënten kon behandelen als zijn handen met olie besmeurd waren, en vooral dat niet alle plattelandswegen altijd berijdbaar waren met een automobiel.<sup>44</sup>

Maar de vraag was in hoeverre economische factoren eigenlijk doorwogen, immers de stap naar automatisering ging veel verder dan dat, en leidde tot een totale transformatie

<sup>41</sup> *Automobile-Vélocé*, 22/6/1905, p. 475-6.

<sup>42</sup> *L'Automobile illustré*, 6/10/1900, p. 4.

<sup>43</sup> *L'Automobile belge*, 8/5/1902, p. 11.

<sup>44</sup> *L'Automobile illustré*, 6/1/1900, p. 55-6, 27/1/1900, p. 73-5, 10/2/1900, p. 85-6, 24/2/1900, p. 97-8, 10/3/1900, p. 111-2, 31/3/1900, p. 6-7, 28/4/1900, p. 14-5 en 29/12/1900, p. 1-2.

van de betrokken maatschappelijke praktijken. Als illustratie hiervan een (lang) citaat waarin een Franse dokter mijmerde over de veranderingen die op til waren:

Vous savez que le médecin de campagne faisait jadis sa tournée en cabriolet. Ce cabriolet, même, avait reçu des paysans le nom irrévérencieux de tapecu. Je sais que, dans mon enfance, au pays où je suis né, le mot était d'usage si courant qu'il n'excitait plus même un sourire. [...] Le médecin faisait donc sa tournée dans son tapecu, que traînait le plus souvent un vieux bidet hors d'âge. Il n'allait pas bien vite ; il n'avait pas envie de crever son cheval. On le saluait sur son passage, et il s'arrêtait volontiers en route pour causer avec les gens qu'il rencontrait et qui essayaient de lui soutirer une consultation gratuite.

Pourquoi se fût-il hâté? Les malades à la campagne ont la vie dure ; quand ils appellent le médecin, c'est que généralement le cas est désespéré ; ils demandent une ordonnance et n'exécutent aucune des prescriptions qui y sont consignées. Ils guérissent tout de même quelquefois et oublient de payer. [...]

Ce sera une autre affaire bientôt.

Le médecin de campagne, à ce qu'il paraît, hésitera peut-être encore longtemps à monter « là-dedans », il aura peur du ridicule. A la campagne, on se gausse aisément des innovations. On était habitué au cabriolet de l'antique médecin, ce cabriolet jouissait d'un grand prestige. La « pétrolette » en manque évidemment.

Ce bidet d'acier sera pourtant « commode ». Il ne coûte rien ou presque rien à nourrir, c'est ce que m'a fait constater mon meilleur client qui, par tous les temps, sort en « pétrolette ». Il est rapide; il a cet avantage de forcer l'homme qui le monte à un exercice salutaire, il lui emplit les poumons d'un air vivifiant, il lui donne la délicieuse sensation de la vitesse; tous ne tarderont pas à l'adopter.

Et voilà, du coup, le médecin de campagne transformé. En deux ou trois heures il a achevé les visites nécessaires ; les paysans savent qu'en cas pressant il ne lui faudra que quelques coups de manivelle pour accourir au chevet de malade. On ne le dérangera plus en route par de sottes interrogations ; il tombera, comme la foudre, chez les nourrices, pour qui la crainte de sa visite est le commencement de la sagesse. Il lui restera du temps le soir, pour étudier ou pour causer avec ses amis.

Ce sera un autre homme.

Et cet homme nouveau sera le produit de la « pétrolette ».<sup>45</sup>

In deze getuigenis werden economische (minderkost) en culturele (geneugten van de snelheid) motiveringen voor automobilisering moeiteloos door elkaar gebruikt, want ze vielen in het niets bij de wijzigingen in sociale praktijken die het automobiliseringsproces met zich meebracht. Misschien was dat wel waar *le temps des teufs-teufs* uiteindelijk om draaide: automobilisme als sociale praktijk, en de belofte respectievelijk dreiging dat de komst van de automobiel de heersende sociale praktijken zou transformeren.

### 3.3 Automobile Club en Moto Club

---

Met de stichting van de Automobile Club de Belgique in 1895 kreeg het cyclisme er een opvolger bij, die weldra tot een grote broer zou uitgroeien. Het vroegste automobilisme was nog sterk een kwestie van een handvol rijke burgers die rondtoerden, soms koersten, in grote *voitures de tourisme*. Toch was de automobiel van bij de aanvang meer dan een rijkeluis-spielgoedje: het droeg de belofte in zich van een nieuwe maatschappij en een nieuwe manier van leven. Zeker binnen de automobilistenbeweging leefde het besef dat het nieuwe ver-

<sup>45</sup> L'Automobile belge, 27/10/1900, p. 1.

voermiddel het potentieel bezat om een aantal sociale praktijken fundamenteel te transformeren. De automobielfclubs waren dan ook nooit loutere sport- of toeristenbonden, ze maten zichzelf expliciet een maatschappelijke missie toe: het promoten en verdedigen van de belangen van de automobielfgebruikers, zowel op het terrein als tegenover de beleidsmakers. Dat niet weinig personen van adel zich hiertoe geroepen voelden droeg in aanzienlijke mate bij tot de verhoging van de maatschappelijke status van het automobilisme. Daarnaast stond de automobielf natuurlijk ook voor een nieuwe tak van de industrie, eveneens een terrein waarop kapitaalbezitters en beleidsmensen elkaar wel konden vinden.

De stichting van de Belgische automobielfclub in 1895 kan niet los gezien worden van de internationale context van het automobilisme. Na het grote automobielfgebeuren in Parijs in de zomer van 1895 nam een vooraanstaande Franse automobielfabrikant, graaf de Dion, het initiatief om een belangenvereniging voor het pas ontstane automobilisme op te richten. In november 1895 werd de *Automobile Club de France* gesticht. De Dion sprak voor het voorzitterschap een gekende figuur aan uit het internationale aristocratische establishment, baron Etienne de Zuylen de Nyevelt de Haar, een in Frankrijk verblijvende Belg met Nederlandse roots, van wie geweten was dat hij grote interesse had voor automobielen, zowel op sportief als op industrieel vlak. Naast baron van Zuylen duikt nog een andere in Frankrijk levende Belg op: ridder René de Knijff, met een aantal overwinningen in de allereerste automobielfkoersen de eerste internationale kampioen in de automobielfsport, en later voorzitter van de machtige sportcommissie van de Franse automobielfclub, aan de zijde van baron van Zuylen. Overigens waren deze twee Belgen sinds hun legerdienst, die ze gezamenlijk doorbrachten, oude jeugdvrienden.<sup>46</sup> Het was van meet af aan de bedoeling om een internationaal netwerk van automobielfclubs te creëren, en de *Automobile Club de France* sprak zijn connecties aan. In december 1895 nam David Salomons, een stichtend lid van de *Automobile Club de France*, het initiatief om een Britse automobielfclub op te richten. De inaugurale vergadering van de *Self Propelled Traffic Association* vond plaats in Londen op 10 december 1895. De tweede automobielfclub in de geschiedenis was evenwel niet erg stabiel, eerder een losse informele kennissenkring rond de aristocratische figuur van sir David Salomons. Harry Lawson, een ondernemer die op dat moment probeerde om zowat op zijn eentje de Britse automobielfindustrie uit de grond te stampen, nam aanvankelijk deel aan de stichting, maar scheurde zich vrijwel onmiddellijk af en richtte in januari 1896 zijn eigen automobielfclub op, *The Motor Car Club*. Pas in 1897, met de oprichting van de eengemaakte *Automobile Club of Great Britain and Ireland* zou in het Verenigd Koninkrijk een stabiele automobielfclub ontstaan.<sup>47</sup>

<sup>46</sup> Mathieu Flonneau, *L'automobile à la conquête de Paris. Chroniques illustrées*, Parijs, 2003, p. 35-6, *Automobile Club de France, 'Historique'*, [http://www.automobileclubdefrance.fr/FR\\_historique.php](http://www.automobileclubdefrance.fr/FR_historique.php) (18/09/2008).

<sup>47</sup> Piers Brendon, *The Motoring Century: the Story of the Royal Automobile Club*, London, 1997, Theo Barker, 'A German Centenary in 1986, a French in 1995 or the Real Beginning About 1905?', in Theo Barker (ed.), *The Economic and Social Effects of the Spread of Motor Vehicles*, Basingstoke, 1987, p. 30-1. Zie ook *Automobile-Vélocité*, 23/12/1902, p. 15.





(links)

Afbeelding 3.6 — Charles Craninckx, 1905

Bron: *L'Automobile belge*, 6/10/1905, p. 12.

(rechts)

Afbeelding 3.7 — Graaf Fernand de Villegas de Saint-Pierre Jette, ca. 1895

Bron: *L'Automobile illustré*, 31/3/1900, p. 2.

Een derde automobielfclub kwam tot stand in België. Charles Craninckx, een 29-jarige ondernemer actief in het Belgische wielervedje, had goede relaties in Parijs bij de Automobile Club de France en zijn voormannen. Craninckx zocht de 23-jarige graaf Fernand de Villegas de Saint-Pierre Jette op, die hij kende van zijn activiteiten in de sportcommissie van de Ligue Vélocipédique Belge, en sprak hem aan over zijn project om een vereniging voor automobielsport in België op te richten. Na bezoeken van Craninckx aan Parijs, waar hij baron van Zuylen het erevoorzitterschap aanbood van de nog op te richten Belgische automobielfclub, en Londen, waar hij de stichting van Salomons automobielfclub bijwoonde, besloten de twee om in december een groep geïnteresseerden bijeen te brengen met het oog op de stichting van een nieuwe vereniging.<sup>48</sup> De taken werden minutieus verdeeld: de maatschappelijke aspecten kwamen toe aan de Villegas, een advocaat, die de ontwerpstatuten schreef en een aantal mede-aristocraten polste om toe te treden tot het stichtingsbestuur. De commerciële aspecten werden hiervan strikt gescheiden gehouden, en door Craninckx samengebracht in een apart *Bureau technique et commercial*. Fernand de Villegas sprak zijn oom aan, graaf François van der Straten Ponthoz, met de vraag om voorzitter te worden. De 82-jarige graaf van der Straten genoot als voorzitter van de *Société Centrale de l'Agriculture* het juiste maatschappelijke aanzien om aan de jonge vereniging legitimiteit te verlenen. Een eerste formele bijeenkomst van het stichtingscomité vond plaats op 5 december 1895 in de Taverne de la Régence op het Koningsplein in Brussel.<sup>49</sup> Enkele dagen later publiceerde de Villegas op de voorpagina van het vooraanstaande wielerved *Le Véloce* het eerste artikel in België over het automobilisme:

Système de locomotion complètement inconnu il y a peu de temps, l'automobilisme se pose déjà comme la locomotion de l'avenir, et on peut prévoir les temps proches, très proches, où la physiologie de nos grandes villes se trouvera complètement modifiée par la circulation rapide et silencieuse des véhicules modernes mus par le pétrole, la vapeur ou l'électricité.<sup>50</sup>

Volgens de Villegas had *un groupe de sportsmen* het initiatief genomen om in België een *Société d'encouragement au sport naissant de l'automobilisme* te stichten, naar het voorbeeld van

<sup>48</sup> *L'Automobile belge*, 6/10/1905, p. 11-12, *Le Véloce*, 8/1/1896, p. 2, *Automobile-Véloce*, 5/4/1906, p. 374.

<sup>49</sup> *Royal Auto*, 1/3/1936, p. 68.

<sup>50</sup> *Le Véloce*, 8/12/1895, p. 1. De ontwerpstatuten verschenen op dezelfde plaats enkele dagen later: *Le Véloce*, 19/12/1895, p. 1.





Afbeelding 3.8 – Graaf François van der Straten Ponthoz

Bron: *L'Automobile illustré*, 1896, nr. 2, p. 2.

Frankrijk. Deze werd onder de hoge bescherming geplaatst van een patronagecomité bestaande uit *les noms les plus connus de l'aristocratie belge*. Op het einde van het artikel verklaarde de auteur officieel dat de Automobile Club de Belgique gesticht was. De eigenlijke stichtingsvergadering vond plaats op 7 januari 1896, eveneens in de Taverne de la Régence. Volgens *Le Véloce* waren er meer dan twintig aanwezigen: een aantal figuren uit het cyclisme, zoals Craninckx, de Villegas en Jules Hansez, een aantal personen geïnteresseerd in de nieuwe industrie, zoals Sylvain de Jong (fietsen Minerva) en Emile d'Ieteren (Brusselse carrossier), naast een aantal vooraanstaanden die hun steun betuigden aan de nieuwe beweging.<sup>51</sup>

De rol van de Automobile Club de Belgique<sup>52</sup> in het automobiliseringsproces kan moeilijk onderschat worden. Zonder veel overdrijving kan gesteld worden dat de stichting van deze vereniging het begin is geweest van de maatschappelijke geschiedenis van de automobiel in België.<sup>53</sup> Het was de eerste organisatie die zich expliciet en exclusief tot doel stelde het gebruik van de automobiel in België te bevorderen. Twee elementen hebben ervoor gezorgd dat zij ten minste tot de Tweede Wereldoorlog haar leidende pioniersrol is blijven behouden. Ten eerste de zeer hoge maatschappelijke posities van haar bestuursleden, wier netwerken tot aan het koningshuis reikten (de eerste vier voorzitters van de automobiellclub waren achtereenvolgens een graaf, een graaf, een hertog en een prins). Daardoor kon de club zich inzake maatschappelijke invloed handhaven tegenover bijvoorbeeld het kolossale ledental

<sup>51</sup> *Le Véloce* vermeldde volgende namen van aanwezigen: graaf François van der Straten Ponthoz, [burg]graaf Albert de Jonghe, Gustave de Savoye, Fritz Bosqu[e]t, baron Eugène de Médius, graaf Léopold van den Steen de Jehay, graaf Fernand de Villegas de Saint-Pierre, Maurice Smits, Charles Craninckx, Gustave Bosquet, Laurent, Féir-Taelemans, baron Gaston de Roest d'Alkemade, S. de Jong, E. d'Ieteren, E. de Meuse, Jules Hansez, Gaston Van Alderwereldt, Erskine Heucken; verontsch: graaf Lambert de Rothschild (*Le Véloce*, 8/1/1896, p. 2, zie ook *Le Cycliste belge*, 26/12/1895, p. 4427, *L'Automobile illustré*, 1899, nr. 49, p. 3-6). Later zou automobielpionier Léon Closset gewag maken van een voorafgaande vereniging, de *Union des Autocars*, waarvoor men automobieleigenaar moest zijn, en die dan ook slechts vijf leden zou geteld hebben, waaronder Pierre de Crawhez en Alexis Vivinus. Deze vereniging, die over eigen insignes zou beschikt hebben, zou later in de Automobile Club opgegaan zijn (*L'Automobile belge*, 21/1/1923, p. 11-3, *Royal Auto*, 1/4/1933, p. 102-3, *L'Automobile belge*, 5/4/1933, p. 103-4). Zie ook de herinneringen van Jules Hansez in de jaren 1930, deze waren echter weinig betrouwbaar (*Royal Auto*, 15/1/1930, bijlage p. 1, 15/7/1930, bijlage p. 1 en 1/3/1936, p. 68-9).

<sup>52</sup> Tot begin 1898 werd nog de naam *Automobile-Club belge* gebruikt.

<sup>53</sup> Al waren er natuurlijk voorlopers, onder meer Charles Palmers de Groote (*Automobile-Véloce*, 20/2/1908, p. 182 en 27/2/1908, p. 206), of de hertog van Arenberg die naar verluidt al in 1892 rondreed in een Mors (*L'Automobile belge*, 31/12/1907, p. 7 en 11-2).

van de Touring Club de Belgique. Zeker tot de oprichting van Febiac in de jaren 1930 waren vrijwel alle grote namen uit het Belgische automobilisme bij de club aangesloten. Ten tweede had de Automobile Club de Belgique de automobielsport in handen, omdat zij op internationaal vlak als enige vertegenwoordiger van de Belgische automobielsport werd erkend. Daardoor bezat de club het monopolie op de licenties voor Belgische automobielwedstrijden, een monopolie waarover zij angstvallig waakte en dat gebruikt werd om rivaliserende organisaties binnen het automobilisme – zoals de Moto Club de Belgique en de Fédération du Motocyclisme de Belgique – ondergeschikt te maken.

De eerste automobielclubs onderhielden van bij de aanvang intense internationale contacten, zo bestonden er al in maart 1896 wederzijdse correspondentieakkoorden tussen de Franse, Britse en Belgische automobielclubs.<sup>54</sup> Vooral in verband met de organisatie van internationale automobielwedstrijden was er regelmatig overleg. Van daaruit werden in de loop der jaren verschillende pogingen ondernomen om ook rond bredere maatschappelijke kwesties overlegstructuren op te richten, zoals douanekwesties of de wegenproblematiek, maar deze terreinen waren al ingenomen door rivaliserende organisaties. Op het einde van de jaren 1890 was er regelmatig internationaal overleg rond de Coupe Gordon Bennett, een jaarlijkse automobielkoers waarin de verschillende automobielnaties het tegen elkaar opnamen. De Automobile Club de France probeerde verschillende malen om in deze internationale competitie het laken naar zich toe te trekken, zonder succes, tot uiteindelijk de Brit sir David Salomons einde 1902 een voorstel op tafel legde om een internationale automobielsportfederatie op te richten. In juni 1904, tijdens de Gordon-Bennettrace, werd dan de *Association Internationale des Automobile Clubs reconnus* (AIACR) opgericht, onder leiding van de voorzitter van de Automobile Club de France, baron Etienne de Zuylen de Nyevelt. Hetzelfde jaar nog lanceerde de voorzitter van de sportcommissie van de Automobile Club de Belgique, baron Pierre de Crawhez, het voorstel om een *Union Internationale Automobile* op te richten. Van dat voorstel werd evenwel verder niets meer vernomen.<sup>55</sup> De Association Internationale des Automobile Clubs reconnus was de directe voorloper van de huidige *Fédération Internationale Automobile* (FIA), het lidmaatschap gaf aan de Automobile Club de Belgique het beslissingsrecht over welke Belgische automobilisten mochten deelnemen aan internationale wedstrijden, een verankering die de club op termijn incontournable maakte in het Belgische automobilisme. De club eiste immers het monopolie op van alle Belgische automobielwedstrijden, tot de kleinste toe, ongeacht wie de koers organiseerde. Een deelnemer aan

<sup>54</sup> *Le Véloce*, 11/3/1896, p. 3. In dit artikel werd ook beweerd dat de Automobile Club aan de bekende Nederlandse sportman Crommelynck de opdracht had gegeven om een Nederlandse afdeling op te richten. Hiervan werd verder niets meer vernomen.

<sup>55</sup> *La Belgique automobile*, 28/11/1899, p. 2-3 en 5/12/1899, p. 4, *Automobile-Véloce*, 6/1/1903, p. 13, 15, 9/11/1904, p. 8 en 16/11/1904, p. 5, *Royal Auto*, 15/5/1934, p. 149. Stichtende AIACR-leden waren de automobielclubs van Frankrijk, Duitsland, Groot-Brittannië, Oostenrijk, Nederland, België, Turijn (voor Italië), Zwitserland, Spanje, Sint-Petersburg (voor Rusland), Denemarken, Portugal, en de New-Yorkse Automobile Club of America (voor de V.S.).

een niet door de Automobile Club de Belgique erkende wedstrijd in België mocht een kruis maken over zijn internationale sportcarrière.

Zo de automobielsport de machtsbasis vormde van de automobielfclub, dan was het van bij de aanvang duidelijk dat de vereniging ruimere maatschappelijke doelstellingen had dan enkel automobielsport en automobieltourisme. In de statuten werd het als volgt gesteld:

L'Automobile Club de Belgique a pour but d'aider au développement de l'industrie automobile et de toutes celles qui s'y rattachent, d'établir des relations entre toutes les personnes que l'automobile intéresse, de procurer à ses membres tous les avantages qui résultent de l'association, de leur fournir des renseignements et de leur donner son appui moral pour la défense de leurs droits.<sup>56</sup>

Dat was duidelijke taal : de club was eerst en vooral een belangenvereniging, zowel voor de automobielfindustrie als voor de automobielfgebruikers. Pas in de volgende zin luidde het: "Il s'intéresse aux questions de sport ou d'agrément." Het was inderdaad opvallend dat, zo de club al inspanningen deed op het vlak van de organisatie van automobielfwedstrijden en voorzieningen voor automobieltouristen, dat dit soort activiteiten slechts minimaal werd opgevolgd. Hector Colard, de automobielfverantwoordelijke van de Touring Club de Belgique, sneerde in 1899 dat de automobielfclub gezien haar inertie beter de *Auto Immobile Club* zou genoemd worden.<sup>57</sup> Het regende klachten over het gebrek aan initiatieven van de club en het absentisme in de bestuursorganen. Vele wedstrijden, zoals de *Semaine de Spa* of de *Semaine d'Ostende* werden door lokale groepen georganiseerd, en enkel gepatronneerd door de automobielfclub. En ook belangrijke toeristische voorzieningen, zoals netwerken van benzinedepots, of het aanbieden van verzekeringspolissen werden door de club liever uitbesteed aan derden. Veel meer aandacht werd door het bestuur gegeven aan demonstraties, feesten en politieke drukking.<sup>58</sup> De club nam haar belangenveld ook bijzonder ernstig, ze rekende tot haar werkingsveld niet enkel de *voitures de tourisme*, maar ook moto's, camions, tractoren, tanks, ja zelfs motorboten. In 1899 was er een hype rond de ballonvaart en werd onder haar vleugels de *Aéro Club de Belgique* opgericht, maar toen enkele jaren later de luchtvaart *plus lourde que l'air* ontstond, eiste de automobielfclub prompt het vliegtuig op, wegens gemotoriseerd en dus automobielf.<sup>59</sup> Kortom, alles wat de industrie aan gemotoriseerd transport kon produceren, werd door de automobielfclub onder haar vleugels genomen, ongeacht of het iets te maken had met sport of toerisme. Wel zorgde de club ervoor dat ze nooit direct bij financiële kwesties werd betrokken. Bij de stichting probeerde ze commerciële activiteiten

<sup>56</sup> *Annuaire de l'Automobile Club de Belgique*, 1907, p. 4.

<sup>57</sup> *La Belgique automobile*, 5/12/1899, p. 2.

<sup>58</sup> Het bestuur richtte op 20 mei 1897 een *commission du tourisme* op, einde 1899 een *commission sportive*, die als voorzitter de jonge automobielfkampioen baron Pierre de Crawhez kreeg, op 12 februari 1901 een *commission du contentieux* om de leden rechtsbijstand te geven, en op 14 januari 1902 werd de al langer bestaande en eerder formele feestcommissie gesplitst in een *commission des fêtes* en een *commission des expositions*.

<sup>59</sup> Stichting van de *Aéro-Club de Belgique* op 22 januari 1901, na afloop van een lezing van graaf Henry de la Vaulx over zijn luchtreis per ballon van Parijs naar Rusland. De lezing was georganiseerd door de Automobile Club de Belgique, de stichting gebeurde in de salons van de club, de meerderheid van de stichters waren bestuursleden van de automobielfclub, en het voorlopige adres was het secretariaat van de automobielfclub. Er was al langere tijd grote belangstelling voor *aéro-sport* in de club (*L'Automobile belge*, 26/1/1901 en p. 1, 29/1/1901, p. 1, *La Revue Sportive Illustrée*, februari 1909, p. 13).

Tabel 3.11 — Bestuur van de Automobile Club de Belgique vóór de Eerste Wereldoorlog

Voorzitters	
07-01-1896	graaf François van der Straten Ponthoz
06-03-1902	graaf Arthur de Hemricourt de Grünne
18-11-1911	hertog Robert d'Ursel
Ondervoorzitters	
14-02-1896	burggraaf Albert de Jonghe, Gustave de Savoye
05-12-1898	graaf Arthur de Hemricourt de Grünne, Gustave de Savoye
06-03-1902	graaf Adolphe van Limburg Stirum, Gustave de Savoye
20-03-1909	graaf Adolphe van Limburg Stirum, hertog Robert d'Ursel
18-11-1911 (?)	graaf Adolphe van Limburg Stirum, graaf Léopold van den Steen de Jehay
Secretarissen	
07-01-1896	graaf Fernand de Villegas de Saint-Pierre Jette (tot april 1904)
17-03-1906	Paul d'Aoust
Penningmeester	
14-02-1896	Fernand d'Aubreby
Voorzitters <i>comité directeur</i>	
22-11-1897	graaf Léopold van den Steen de Jehay
13-01-1900	Guillaume Ruys-Orban
22-07-1904 (?)	graaf Jacques de Liedekerke
Voornaamste commissievoorzitters	
23-11-1899	(sport) baron Pierre de Crawhez (tot 1910)
15-07-1902	(toerisme) Jules Hansez

Bronnen: *L'Automobile illustré*, 1896, nr. 1, p. 2, 1897, nr. 22-3, p. 1, 1898, nr. 34-5, p. 2-4 en 1899, nr. 46, p. 3-7, *Le Véloce*, 15/2/1896, p. 4 en 16/2/1896, p. 3-4, *La Belgique automobile*, 12/12/1899, p. 2, *L'Automobile belge*, 13/1/1900, p. 1, 22/12/1900, p. 1, 25/3/1902, p. 6, 23/10/1902, p. 6 en 23/3/1909, p. 6, *Automobile-Aviation*, 23/11/1911, p. 1121, *Bulletin officiel du Royal Automobile Club de Belgique*, 10/5/1925, p. 7.

onder te brengen in een door haar gepatronneerd *Bureau technique et commercial*, later verleende ze haar medewerking aan de oprichting van een *Chambre Syndical de l'Automobile*, een beroepsvereniging waarmee de automobielfclub de hele hier bestudeerde periode door in een innige symbiose leefde.

De Automobile Club de Belgique vestigde zich einde 1897 in de salons op de eerste verdieping van de Taverne de la Régence, op het Koningsplein in Brussel. Ze werd geleid door een uitgebreid bestuur, *conseil d'administration* geheten, dit omvatte de voorzitter, twee ondervoorzitters, een secretaris-generaal en een penningmeester, verder een vijftal commissievoorzitters en zes voorzitters van lokale automobielfclubs, naast een tiental gewone bestuursleden. De automobielfproducenten waren in dit orgaan altijd erg goed vertegenwoordigd. Het bestuur werd verkozen door een algemene ledenvergadering, die in principe twee maal per jaar bijeenkwam. In de praktijk daagden er slechts een paar handenvol tot enkele tientallen leden op in de algemene ledenvergadering van maart, wanneer het bestuur werd verkozen. De tweede algemene vergadering in oktober werd in 1902 omgevormd tot een jaarlijks Belgisch automobielfcongres.

Het bestuur vergaderde in principe maandelijks, daarnaast bestond er vanaf 1897 nog een soort van dagelijks bestuur, *comité directeur* geheten, dat in principe wekelijks bijeen-

kwam. De samenstelling van dit comité stond los van de conseil d'administration, het had zijn eigen voorzitter, en de bevoegdheden waren slechts losjes omschreven. De verhoudingen tussen conseil d'administration en comité directeur waren dan ook een permanente bron van conflicten. Dat zorgde in 1904 voor een periode van *perturbations profondes*, met een kluwen van conflictlijnen. De belangrijkste kwestie lijkt de benoeming geweest te zijn van een permanente kracht op het secretariaat. Er was een kandidaat van het bestuur (meer bepaald baron Guy van Zuylen, familie van de voorzitter van de Automobile Club de France), maar het comité directeur steunde een eigen kandidaat en eiste het benoemingsrecht op. Dit banale dossier had verregaande gevolgen voor het bestuur van de club, met name het ontslag van een aantal bestuursleden van het eerste uur. Léon Closset leidde het verzet in het comité directeur, en nam als eerste ontslag toen dit het niet haalde. Closset was een pionier-automobilist die sinds 1898 bij de automobielfclub was aangesloten, en sindsdien de gewaardeerde organisator van feestelijkheden en tentoonstellingen was geweest (al had hij in 1903 al eens kortstondig ontslag genomen na een conflict)<sup>60</sup>. Verschillende leden van het comité directeur, waaronder voorzitter Ruys-Orban, waren solidair met Closset en stapten op.

Maar het meest verrassende resultaat was dat de stichter zelf van de automobielfclub, secretaris-generaal graaf Fernand de Villegas de Saint-Pierre Jette, zijn positie moest prijsgeven. Op 12 april 1904 aanvaardde het bestuur, op vraag van het comité directeur, om de post van secretaris-generaal tijdelijk te schorsen. Daarop diende penningmeester Fernand d'Aubreby, die al sinds de stichting intensief met de Villegas had samengewerkt, verontwaardigd zijn ontslag in – maar kwam daar later op terug. Aan het hoofd van het comité directeur werd nu graaf Jacques de Liedekerke aangesteld, tevens voorzitter van de Chambre Syndicale de l'Automobile en als dusdanig de trouwst denkbare bondgenoot van de automobielfclub, waardoor dit recalcitrante orgaan definitief gepacificeerd werd. De Villegas fungeerde daarna niet meer als secretaris-generaal, zeggend omdat zijn persoonlijke bezigheden dit niet toelieten, maar werd voorlopig nog als bestuurslid beschouwd. Begin 1906 geraakte bekend dat de graaf verhuisd was naar een van zijn landgoederen in Burgos, Spanje. Daarop werd een nieuwe secretaris-generaal benoemd.<sup>61</sup> Zo verdween de stichter van de Automobile Club de Belgique, die in 1895 als 23-jarige nog te jong was geweest om zelf voorzitter te worden, met stille trom uit zijn eigen vereniging. Na de Eerste Wereldoorlog keerde hij nog even terug naar zijn club, om er zijn geliefkoosde bezigheid opnieuw op te nemen, het chronometreren bij wedstrijden. Graaf Fernand de Villegas de Saint-Pierre Jette overleed begin 1926. Er verscheen nergens in de pers een in memoriam.<sup>62</sup>

<sup>60</sup> *L'Automobile belge*, 21/1/1923, p. 11-13.

<sup>61</sup> *Automobile-Aviation*, 24/3/1910, p. 310.

<sup>62</sup> *Royal Auto*, 1/3/1937, p. 67, *Bulletin officiel du Royal Automobile Club de Belgique*, 1/1/1921, p. 19, *L'Automobile belge*, 24/3/1905, p. 8, *Annuaire de la Noblesse*, 1898, vol. 2, p. 2438 en 1929-1930, vol. 2, p. 170.

De stichtende voorzitter van de automobiëclub, graaf François van der Straten Ponthoz, was reeds in 1902 opgestapt. Zogezegd vanwege een conflict rond het al dan niet uitnodigen van de koning als beschermheer van het eerste door de Chambre Syndicale de l'Automobile georganiseerde autosalon. Van der Straten vond dit te riskant, gezien het succes van dit eerste salon niet gegarandeerd was en er een rivaliserend autosalon was, de rest van het bestuur wilde kost wat kost de Chambre Syndicale steunen. Iedereen wist evenwel dat de inmiddels 89-jarige graaf al geruime tijd een aanleiding zocht om zijn ontslag te kunnen geven. Van der Straten bleef ook daarna nog congressen voorzitten of waar nodig inspringen voor de nieuwe voorzitter. Als voorzitter werd opnieuw een graaf gekozen, ondervoorzitter en senator graaf Arthur de Hemricourt de Grünne,<sup>63</sup> nadat de eerste ondervoorzitter voor de eer bedankt had. De Hemricourt bleef een kleine tien jaar aan, maar overleed in 1911. Daarna werd de functie aangeboden aan hertog Robert d'Ursel, op dat moment reeds ondervoorzitter. De zevende hertog van Ursel was de zoon van de in 1903 overleden Senaatsvoorzitter hertog Joseph d'Ursel en zou in 1913 katholiek senator worden.<sup>64</sup> Robert d'Ursel bleef voorzitter van de Automobile Club tot aan zijn dood in 1955.

De Automobile Club de Belgique werd van bij de aanvang geconcipeerd als een elitevereniging. De procedure om toegelaten te worden tot de club was als volgt: een schriftelijke aanvraag aan het secretariaat, deze werd gedurende twee weken uitgehangen in de lokalen van de club, daarna kon de aanvraag aanvaard worden door het bestuur, maar enkel ten voorlopige titel, de definitieve toelating kon enkel verkregen worden door een tweederde-meerderheid in een geheime stemming van de algemene ledenvergadering. Het nieuwe lid moest dan een eenmalige *droit d'entrée* betalen van 20 frank, bovenop het jaarlijkse lidgeld van eveneens 20 frank.<sup>65</sup> Deze erg omslachtige procedure werd in de volgende jaren wel versoepeld, vanaf 1898 kon het bestuur zelfstandig beslissen over de definitieve aanvaarding van nieuwe leden, maar daar stond tegenover dat een kandidaat-lid nu de handtekeningen moest voorleggen van twee clubleden, die als *parrain* optraden. Vanaf 1899 werd bovendien het lidgeld verdubbeld, van 20 naar 40 frank. In hetzelfde jaar werd ook een regeling getroffen voor vrouwelijke leden. Vrouwen konden zelf geen lid worden, maar een (mannelijk) clublid kon wel een *carte de dames* aanvragen, en dit onbeperkt, en niet enkel voor verwanten. Het mannelijke clublid betaalde per bijkomende kaart een bijkomend lidgeld van 40 frank (slechts 20 frank indien het een naaste verwante was). De *carte de dames* vermeldde zowel de naam van het aanvragende clublid als van de dame in kwestie, en gaf aan de laatste toegang tot alle voordelen van het lidmaatschap ... behalve dat vrouwen niet werden toegelaten tot leden- en bestuursvergaderingen.

<sup>63</sup> Niet te verwarren met zijn broer Léon, stichtend lid van de automobiëclub.

<sup>64</sup> Linda Van Langendonck, *Hingene het kasteel en het dorp. Honderd jaar herinneringen*, Antwerpen, 2004, partim, Paul Van Molle, *Het Belgisch parlement, 1894-1972*, Antwerpen, 1972, p. 137.

<sup>65</sup> *Le Véloce*, 19/12/1895, p. 1.

Tabel 3.12 – Ledenanalyse Automobile Club de Belgique, 1907

Totaal aantal leden:	572
- waarvan % autobezitters	84,09
- waarvan % industriëlen	28,67
- waarvan % adellijke titel	18,18
- waarvan % adres in Brussel	70,98

Bron: *Annuaire de l'Automobile Club de Belgique*, 1907, p. 36-116.

In de loop der jaren werd dit gesloten karakter van de vereniging langzaam maar zeker als problematisch ervaren, vooral omdat in de concurrentiestrijd met de Moto Club en de Touring Club de ledenaantallen steeds meer gingen doorwegen. Nog in 1909 stelde het bestuur voor om het lidgeld op te trekken van 40 naar 100 frank, maar de algemene vergadering stak daar een stokje voor en wilde niet verder gaan dan 50 frank.<sup>66</sup> Dit alles zorgde ervoor dat de ledenaantallen vóór de Eerste Wereldoorlog bijzonder laag bleven: de club groeide van enkele tientallen leden bij de stichting in 1896 naar ongeveer 500 rond 1905, maar daarna stagneerde het ledental. Het jaarboek van 1907 vermeldde de namen van 572 leden, maar in 1913 klaagde de secretaris dat het ledenaantal nog steeds amper boven de 500 uitkwam, en de opbrengsten van het lidgeld lieten in deze periode zeker geen substantiële groei zien van de vereniging.<sup>67</sup>

Wanneer we de samenstelling van de clubleden bekijken aan de hand van enkele maatschappelijke parameters, dan wordt het karakter van de vereniging nog meer duidelijk. Uit tabel 3.12 blijkt dat de automobiellclub in deze periode sterker leek te staan in het vertegenwoordigen van de belangen van de automobiellproducenten dan deze van de automobiellconsumenten, en een sterk potentieel bood inzake sociale netwerken aan personen met kapitaal en invloed. Wat dat laatste betreft bood de ledenlijst van de Automobile Club in 1907 een indrukwekkende staalkaart van invloedrijke personen. De club telde onder haar leden zeven prinsen, een hertog en enkele tientallen graven, kroonprins Albert was erevoorzitter en koning Leopold *haut protecteur*. Acht zetelende leden van de Kamer van Volksvertegenwoordigers beschikten over een lidkaart, alsook zes senatoren. De voorzitter van de club zetelde in de Senaat (de Hemricourt), en haar ondervoorzitter in de Kamer (van Limburg Stirum)<sup>68</sup>. De club zag er zorgvuldig op toe om een aantal *decision makers* het erelidmaatschap

<sup>66</sup> *L'Automobile illustré*, 1898, nr. 34-5, p. 2-3, 1898, nr. 36, p. 1 en 1/5/1899, p. 2-3, *Le Véloce*, 12/12/1898, p. 1, *L'Automobile belge*, 23/3/1909, p. 6.

<sup>67</sup> 14/1/1896 = 36 (*Le Véloce*, 14/1/1896, p. 1), einde 1897 = 200 (*Le Véloce*, 13/12/1897, p. 3, *L'Automobile illustré*, 1897, nr. 15, p. 3 en 1898, nr. 34-5, p. 11), 1/3/1898 = 185 (*L'Automobile illustré*, 1898, nr. 38, p. 9-11), einde 1898 = bijna 350 (*L'Automobile illustré*, 1899, nr. 46, p. 3-7), 26/3/1900 = 300 (*Le Véloce*, 26/03/1900, p. 1), 19/4/1900 = ca. 250 (*Le Véloce*, 23/04/1900, p. 1), 22/10/1901 = ca. 400 (*Le Véloce*, 22/10/1901, p. 12), 16/11/1904 = minder dan 500 (*Automobile-Véloce*, 16/11/1904, p. 8), 24/3/1905 = meer dan 500 (*L'Automobile belge*, 24/3/1905, p. 8-18), 16/3/1907 = 565 (*Automobile-Véloce*, 21/3/1907, p. 359-70), 1907 = 572 (*Annuaire de l'Automobile Club de Belgique*, 1907, p. 36-116), 1913 = meer dan 500 (*Automobile-Aviation*, 20/3/1913, p. 277-83 en 27/3/1913, p. 301-5).

<sup>68</sup> Kamer: Auguste de Becker, Fritz de Bontridder, Raoul Claes, Jules de Borchgrave (erelid), Adolphe van Limburg Stirum (bestuurslid), Raoul Warocqué (bestuurslid), Pol Boël, Paul de Smet de Naeyer (erelid). Senaat: Sam Wiener, Victor Allard, Arthur de Hemricourt de Grünne (bestuurslid), Henri de Merode Westerlo, Edouard Descamps, Emile Henricot.

aan te bieden, onder meer voormalig minister van Openbare Werken Léon de Bruyn, regeringsleider Paul de Smet de Naeyer, burgemeester van Brussel Emile De Mot en directeur van Bruggen en Wegen Charles Lagasse de Locht. Verder treffen we een aantal *captains of industry* aan in de rangen van de club, onder meer Ernest Solvay (chemische industrie), Edouard Empain (trams in Egypte en Moskou), Léon Lambert (bankier), Raymond Vaxelaire (hoofd van de grootste warenhuisketen van België *Au Bon Marché*), Joseph de Hemptinne, Gustave Carels, Victor Allard, etc.<sup>69</sup>

De Automobile Club de Belgique probeerde al snel een netwerk van lokale automobielfclubs te stichten in het land. Reeds in januari 1896, vlak na de stichting, was er sprake van de vorming van *sous-comités* van de club in de voornaamste Belgische steden.<sup>70</sup> Maar het initiatief zou uiteindelijk van elders komen. In de industriestad Luik werd begin 1898 de eerste plaatselijke automobielfclub opgericht, de *Automobile Club Liégeois*, onmiddellijk gevolgd door een gelijkaardig initiatief in die andere industriestad, Charleroi. In beide clubbesturen bekleedden familieleden van directeur Paul Dewandre van de einde 1897 opgerichte autofabriek Germain voorname functies. De Automobile Club de Belgique reageerde nog datzelfde jaar, en op haar aandringen werden einde 1898 ook in het noorden van het land automobielfclubs opgericht, in Antwerpen en Gent. Daarmee was rond de Brusselse club een kruis in de vier windstreken van plaatselijke clubs tot stand gekomen, in de vier grootste steden buiten Brussel. Pas vier jaar later, vanaf 1902, kwamen er ook in de kleinere provinciesteden automobielfclubs tot stand. De Automobile Club de Belgique twijfelde in haar houding tegenover de lokale clubs, ze wilde geen koepelorganisatie zijn maar trad liever direct zelf op als vertegenwoordiger van de Belgische automobilisten. In 1899 creëerde ze daarom het statuut van *cercle patronné*, een lokale club betaalde dan jaarlijks een aansluitingsgeld (volgens haar ledental), maar de leden van de lokale club waren niet automatisch lid van de Brusselse club, al genoten ze wel korting indien ze toetraden tot de Automobile Club de Belgique.<sup>71</sup> Zo werden de lokale clubs ondergeschikt gemaakt, en profiteerde de Automobile Club tegelijk van hun lokale mobilisatiekracht om haar ledental aan te dikken. Over het algemeen waren de plaatselijke automobielfclubs kleiner dan de Brusselse club, en hun gemiddelde ledental steeg maar heel langzaam van een honderdtal rond 1900 tot 200 à 300 vlak voor de Eerste Wereldoorlog. Hun activiteiten waren voornamelijk recreatief van aard, plaatselijke wedstrijden, excursies en banketten, slechts zelden formuleerden ze beleidswensen tegen de (lokale) autoriteiten.

<sup>69</sup> Fraunholz analyseerde op deze wijze een aantal Duitse automobielfclubs. Vooral de Kaiserlicher Automobilclub vertoonde een vergelijkbaar profiel in 1914, met 29 procent adellijke leden en 35 procent industriëlen, al maakte de sterk verschillende structuur van het Duitse automobilisme een vergelijking moeilijk (Fraunholz, *Motorphobia*, p. 49).

<sup>70</sup> *Le Véloce*, 30/1/1896, p. 3 en 3/2/1896, p. 3.

<sup>71</sup> *L'Automobile illustré*, 1/5/1899, p. 1.



De oudste plaatselijke automobiellclub was de *Automobile Club Liégeois*. Op 10 januari 1898 vond op initiatief van notaris Aerts, een plaatselijke automobielliefhebber, een bijeenkomst plaats die tot doel had om in Luik een tweede Belgische automobiellclub te stichten. Onder de bestuursleden vonden we onder meer Georges Dewandre terug. De club wenste geen rivaal te worden van de *Automobile Club de Belgique*, en liet in april 1898 haar leden collectief aansluiten bij de Brusselse club. Toch kwam het tot een conflict. Op 17 juni 1900 organiseerde de Luikse automobiellclub een automobiellwedstrijd. De sterk door industriëlen gedomineerde club kantte zich tegen de snelheidswedstrijden van de *Automobile Club de Belgique*, en weigerde haar reglement te erkennen. In plaats daarvan hield ze een regelmatigheidscriterium, dat bovendien voorbehouden was voor *véhicules automobiles de fabrication nationale*. Het leidde tot een breuk tussen de *Automobile Club de Belgique* en de Luikse club die meer dan twee jaar zou duren. Begin 1902 trad een nieuw bestuur aan en voorzitter Auguste Gillard (secretaris-generaal van metaalbedrijf *La Vieille Montagne*) vroeg prompt de wederaansluiting aan, waarop het tot een verzoening kwam.

In 1902 werd ook in Verviers een automobiellclub opgericht, en in 1903 in Spa. De laatste kende een turbulente ontstaansgeschiedenis. Aanvankelijk opgericht onder voorzitterschap van Josse Gihoul, tevens voorzitter van de *Moto Club de Belgique*, erfde de club de organisatie van de prestigieuze *fêtes automobiles de Spa*, de oudste van het land. Deze automobiellwedstrijd was echter op de terugweg, niet in het minst door de concurrentie van het Circuit des Ardennes, en ondanks een forse subsidie van de stad Spa moesten de feesten van 1905 eerst uitgesteld, en daarna afgelast worden. Dat was meteen het einde van de *Automobile Club de Spa*. Een jaar later werd de club heropgericht onder voorzitterschap van baron Joseph de Crawhez, broer van de bekende automobilist Pierre de Crawhez, tevens voorzitter van de naburige *Automobile Club de Namur et Luxembourg*. De club floreerde en zou in 1908 meer dan achthonderd leden gehad hebben, al sloeg dat cijfer wellicht veeleer op sympathisanten van deze club uit het populaire toeristische trekoord Spa dan op effectieve leden.<sup>72</sup>

In Charleroi werd begin 1898, in navolging van Luik, een voorlopig comité opgericht voor de vorming van een automobiellclub, onder voorzitterschap van Edmond Dewandre. Toch was het wachten tot 23 december 1898 vooraleer de *Automobile Club de Charleroi* definitief werd gesticht. De club had het moeilijk om zich te handhaven. Pas in 1900 kwam het tot een aansluiting bij de *Automobile Club de Belgique*. Omdat de laatste werkte met provinciale erkenningen van lokale automobiellclubs, kwam de club uit Charleroi in de problemen:

<sup>72</sup> *L'Automobile belge*, 16/1/1900, p. 1, 23/1/1900, p. 2, 23/6/1900, p. 1, 30/6/1900, p. 1, 18/2/1902, p. 8-9 en 2/4/1903, p. 7-9, *Le Véloce*, 26/11/1900, p. 1, *L'Automobile illustré*, 1898, nr. 39, p. 1 en 21/11/1900, p. 2, *Critérium du 10 juin 1900*, p. 2. In 1914 bestond er ook een sectie in Huy (*Automobile-Aviation*, 30/4/1914, p. 421). Verviers: *Automobile-Véloce*, 2/12/1902, p. 7, *L'Automobile belge*, 11/3/1902, p. 14 en 5/3/1929, p. 132-6. Spa: *L'Automobile belge*, 23/7/1903, p. 16, 28/7/1905, p. 21-2 en 10/11/1905, p. 13, *Automobile-Véloce*, 3/11/1903 p. 5 en 15/2/1907, p. 174, Robert Paquay, 'Spa et l'automobile', *Les Cahiers ardennais*, xxxvi, 1966, nr. 4, p. 8-10.



(links)

Afbeelding 3.9 — Baron Pierre de Caters  
Bron: *Le Pneu*, december 1912, p. 11.

(rechts)

Afbeelding 3.10 — Baron Pierre de Crawhez  
Bron: *Le Pneu*, december 1912, p. 11.

Charleroi werd immers niet erkend als hoofdstad van Henegouwen. Her en der in de provincie kwamen nieuwe automobiellclubs tot stand: een *Automobile Club du Centre* in La Louvière en een *Automobile Club du Hainaut* in Mons in 1905, gevolgd door een automobiellclub in Doornik in 1907. In 1908 werd voor het eerst geprobeerd om een overkoepelende *Automobile Club du Hainaut* te stichten met vier afdelingen in de provincie, maar de fusie hield niet lang stand, en de automobiellclubs van Charleroi en Mons gingen hun eigen weg.<sup>73</sup>

Op aandringen van de *Automobile Club de Belgique* werd einde 1898 ook in Antwerpen een automobiellclub gesticht: de *Automobile Club Anversoise*, onder voorzitterschap van baron de Bieberstein. De laatste diende op het einde van 1902 zijn ontslag in, wat aan baron Pierre de Caters, de gekende automobiellkampioen, de gelegenheid gaf om naar voren te treden en de leiding van de Antwerpse automobiellclub stevig in handen te nemen, bijgestaan door secretaris Thomas Ratinckx. Baron de Caters had grote interesse voor de *semaine automobile d'Ostende*, die hij wilde laten uitgroeien tot een hoogtepunt in het Belgische automobielsportseizoen, en de tegenhanger van de *semaine automobile de Spa*. De Antwerpse automobiellclub nam vanaf 1903 de organisatie van de Oostendse automobiellwedstrijd stevig in handen, na een samenwerkingsakkoord met de *Automobile Club des Deux Flandres*. Het jaar erop was de Caters zo slim om enkele subsidies op zijn naam te laten zetten, tot groot ongenoegen van de *Automobile Club de Belgique*, die dit evenement tot dan zelf organiseerde maar nu door de Caters buitenspel werd gezet.<sup>74</sup>

De laatste van de oorspronkelijke lokale automobiellclubs was de *Automobile Club des deux Flandres*. Op 24 februari 1899 riep een voorlopig comité dat samengesteld was uit vertegenwoordigers van de arrondissementen van West- en Oost-Vlaanderen de stichtingsvergadering samen. Voorzitter werd graaf Joseph de Hemptinne, een telg uit het bekende geslacht van Gentse katoenbazen, en secretaris Jules Van Besien, die na een fataal automobiellongeval in 1906 werd opgevolgd door Arnold Vander Haeghen, drukker van de *Gazette van Gent* en

<sup>73</sup> *L'Automobile illustré*, 1898, nr. 36, p. 2, *L'Automobile belge*, 16/1/1900, p. 1, 10/3/1900, p. 1 en 31/3/1907, p. 2, *Automobile-Vélocé*, 6/7/1905, p. 526.

<sup>74</sup> *Le Vélocé*, 19/12/1898, p. 1, *L'Automobile illustré*, 1899, nr. 46, p. 15, *L'Automobile belge*, 20/11/1902, p. 6, 8/1/1903, p. 5-6 en 7/4/1904, p. 7-10, *Automobile-Vélocé*, 16/3/1904, p. 6.

neef van de gekende Gentse bibliothecaris Ferdinand Vander Haeghen. Van bij de aanvang bestond er ook een kern van clubleden in Brugge, en in 1902 werd deze erkend als een afzonderlijke afdeling binnen de club. In 1907 was er ook kortstondig sprake van een afdeling in Sint-Niklaas. Een ander verhaal was de afdeling in Oostende, die in december 1907 werd opgericht onder de naam *Automobile Club d'Ostende et du Littoral*. Deze automobiellclub werd gecreëerd door de Automobile Club des deux Flandres en de Automobile Club Anversois, met het oog op de organisatie van de automobiellweek in Oostende. De Oostendse club stond dan ook eerder naast dan onder de Automobile Club des deux Flandres, tot groot ongenoegen van de Brugse afdeling, en zou zich in de volgende jaren weten te handhaven als een autonome automobiellclub.<sup>75</sup>

Het verhaal van de *Automobile Club du Namur et du Luxembourg* was een verhaal apart. Het was eigenlijk het verhaal van Pierre de Crawhez, de ongekroonde koning van het Belgische automobilisme, die met deze club een greep naar de macht deed. In juli 1898 had de toen 23-jarige sportman de tweede automobiellkoers Brussel-Spa gewonnen, en meteen werd hij uitgeroepen tot *le Roi des Chauffeurs Belges*. Een jaar later haalde de Automobile Club de Belgique de jonge kampioen binnen als stichtend voorzitter van haar sportcommissie. Maar de Crawhez zat tegen een glazen plafond aan: voor de buitenwereld was hij de mooie jonge god van het Belgische automobilisme, maar binnen de automobiellclub was hij te jong, te veel sport alleen, en vooral *slechts baron*. In 1902 koos de Crawhez een alternatieve route: tegelijk met de eerste editie van zijn meesterwerk, de automobiellwedstrijd Circuit des Ardennes, stapte hij naar de kwakkelende automobiellclub *Namur Auto-Vélo*, en herstichtte die tot de Automobile Club du Namur et Luxembourg. De jonge baron had nu de handen vrij, met de *semaine de Namur* wrong hij zich binnen in de kalender van de Belgische automobiellsport, en zijn grote populariteit zorgde voor een snelgroeiend ledental. In 1905 ontving de club haar vijfhonderdste lid, en stak daarmee de moederclub in Brussel naar de kroon. Tegen het einde van dat jaar had de Crawhez een secretariaat geïnstalleerd met vast personeel, en begin 1906 liet hij zijn club en masse aansluiten bij de Touring Club de Belgique. De volgende stap was om van zijn club, die geleid werd door een bestuur van Brusselaars en recruteerde uit het hele land, het secretariaat te verhuizen van Namen naar Brussel. Pierre de Crawhez kreeg de steun van zijn broer en diens club, Joseph de Crawhez, voorzitter van de Automobile Club de Spa, die ook al beweerde meer dan zeshonderd leden te hebben. Er werd nu openlijk gepraat over het afschaffen en vervangen van de Automobile Club de Belgique. Deze laatste moest nu wel reageren, en op haar algemene vergadering van 16 maart 1907 kwam het tot een dramatische confrontatie.

<sup>75</sup> *L'Automobile illustré*, 31/7/1902, p. 106, *L'Automobile belge*, 14/8/1902, p. 7-8, 7/7/1904, p. 22 en 8/4/1906, p. 8, *Automobile-Vélocité*, 8/8/1907, p. 973, 29/8/1907, p. 1057 en 12/12/1907, p. 1430, *Automobile-Aviation*, 14/1/1909, p. 34 en 29/4/1909, p. 75-6, BE ugent CBV.I.A.109.8.155, BE ugent CBV.I.A.109.9.189, BE ugent CBV.I.A.109.9.194, en de *annuaires* van de Automobile Club des Flandres en haar Brugse afdeling.

Op tafel lag een voorstel van de Automobile Club de Belgique dat aan lokale clubs verbood om leden te aanvaarden van buiten hun eigen provinciale werkgebied, tenzij deze voordien reeds lid waren van de Automobile Club de Belgique. Als dat voorstel het haalde, was dat het einde van de nationale aspiraties van de gebroeders de Crawhez. Beide partijen mobiliseerden sterk voor de stemming. Uitslag: het voorstel haalde het met 40 tegen 39 stemmen... Joseph de Crawhez, in afwezigheid van zijn broer, sleepte nog een herstemming uit de brand, maar het pleit was verloren. Pierre de Crawhez onderbrak zijn reis doorheen de Sahara, en las op 12 april in Brussel een verklaring voor waarin hij het misverstand betreurde, zijn verontschuldiging aanbood en aankondigde dat het secretariaat van zijn automobiellclub opnieuw naar Namen zou verhuizen. Een week later zegde hij het lidmaatschap op van zijn clubleden bij Touring Club. De aanval was afgeslagen. Enkele jaren later trok Pierre de Crawhez zich terug uit de sportcommissie van de Automobile Club de Belgique, vanaf dan bracht hij steeds meer tijd door aan de oevers van het meer van Annecy en in Algerije.<sup>76</sup>

Ten slotte werd op 17 december 1904 in Hasselt nog een laatste klassieke automobiellclub opgericht: de *Automobile Club du Limbourg*, eigenlijk een eerbetoon aan de Belgische automobiellpionier Charles Palmers de Groote, die er de stichtende voorzitter van werd. Deze automobiellclub, met een indrukwekkende hoeveelheid blauw bloed in het bestuur, telde nooit meer dan enkele tientallen leden, maar kon zich niettemin zonder veel moeite staande houden.<sup>77</sup> Begin 1905 was er nog even sprake van een *Automobile Club Malinois*, maar eigenlijk was het tijdperk van de automobiellclubs dan al voorbij. Met tientallen tegelijk rezen in de volgende jaren lokale clubs uit de grond van een geheel ander type: ze noemden zich *moto club*, of bij voorkeur zelfs *auto moto club*. Het waren clubs die veel minder aristocratisch waren, maar zich richtten naar gebruikers die met een bescheiden moto begonnen, en maar mondjesmaat konden overschakelen op nog steeds dure automobiellen. Tegelijk waren deze clubs veel sterker gericht op recreatieve dan op maatschappelijke activiteiten.

Het verhaal van de Moto Club de Belgique was in de eerste plaats een verhaal van dissidentie. Het was het verhaal van Jules Hansez, de grote uitdager van de Automobile Club. Hansez was net als de Villegas een twintiger in de jaren 1890, advocaat, actief in de sportcommissie van de Ligue Vélocipédique Belge, en lid van de redactieploeg van *Le Véloce*. Jules Hansez was ook aanwezig op de stichtingsvergadering van de Automobile Club in januari 1896, maar had geen adellijke titel of industriële belangen om in de weegschaal te

<sup>76</sup> *Le Véloce*, 1/7/1898, p. 1, *La Belgique automobile*, 13/5/1902, p. 72-4, *L'Automobile illustré*, 24/8/1905, p. 266, *L'Automobile belge*, 29/7/1902, p. 8-10 en 10/11/1905, p. 22, *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, februari 1906, p. 56, *Automobile-Véloce*, 3/6/1902, p. 11, *Automobile-Véloce*, 21/3/1907, p. 359-70, 4/4/1907, p. 423, 18/4/1907, p. 495 en 2/5/1907, p. 549-50, *Bulletin officiel du Royal Automobile Club de Belgique*, 10/5/1925, p. 7.

<sup>77</sup> *Automobile-Véloce*, 29/12/1904, p. 3, 13/6/1907, p. 741-3 en 21/6/1906, p. 677, *L'Automobile belge*, 23/12/1904, p. 6.



Afbeelding 3.11 –  
Lidkaart van de Moto  
Club de Belgique, 1901

Bron: *Le Véloce*,  
19/11/1901, p. 5.

werpen, werd niet opgenomen in het bestuur, en bleef in de volgende jaren gefrustreerd achter *devant l'apathie de l'Automobile Club et son caractère aristocratique*, zoals hij later zou schrijven.<sup>78</sup> In de zomer van 1900 deed zich een scheuring voor in de Automobile Club de France: een vijftigtal leden stapte op en richtte de *Moto Club de France* op, die zich voornam om een *Automobile Club des pauvres* te zijn. Vrijwel onmiddellijk hierop werd in België in dissidente kringen rond de Automobiël Club het initiatief genomen om een *Ligue Automobile Belge* op te richten, initiatief waar Jules Hansez zich bij aansloot en waar hij al snel het gezicht van werd. In België bestond al een Moto Club, opgericht einde 1898 door wielersjournalist Edmond Balleu, in een poging om het *unserved audience* van de motorrijders aan te spreken. Maar die club was geen groot succes, in april 1899 had ze de aansluiting gevraagd bij de Automobile Club de Belgique, maar deze had dat geweigerd omdat ze geen nationale organisaties wilde erkennen. De Ligue en de Moto Club besloten om te versmelten op 22 juni 1900, zodat een vernieuwde Moto Club de Belgique van start kon gaan, naar het Franse voorbeeld.<sup>79</sup>

De Moto Club de Belgique noemde zichzelf *Association Nationale des Chauffeurs Touristes*, en stelde zich tot doel “de propager l’automobilisme par le tourisme.” Als eerste voorzitter werd Armand Anspach-Puissant gevraagd, Jules Hansez beperkte zich tot de positie van secretaris-generaal. De vereniging wilde net als de Touring Club een individuele ledenvereniging zijn en bood een lidmaatschap aan dat veel goedkoper was dan dat van de Automobile Club, 10 frank per jaar in plaats van 40 frank. De Moto Club richtte zich dus duidelijk op een minder exclusief, veel ruimer automobilistenpubliek. De strategie leek aan te slaan, de eerste maanden stroomden de nieuwe leden binnen, en begin 1901 kon de Moto Club mee-

<sup>78</sup> *L'Automobile belge*, 17/3/1905, p. 12.

<sup>79</sup> *L'Automobile illustré*, 1/5/1899, p. 1-2 en 30/6/1900, p. 2, *Le Véloce*, 2/3/1899, 24/3/1899, p. 8, 29/3/1899, p. 6, 6/4/1899, p. 4, 13/4/1899, p. 3, 8/5/1899, p. 4, 18/4/1899, p. 5, p. 6 en 27/5/1900 [eigenlijk 3/6/1900], p. 1, *La Belgique automobile*, 5/6/1900, 26/6/1900, p. 7 en 3/7/1900, p. 5.



Afbeelding 3.12 — Jules Hansez, 1931

Bron: *Mon Auto*, 1931, nr. 2, p. 35.

delen dat zij reeds 342 leden had. Zo dit op zich geen aantal was om van achterover te vallen, dan was zij daarmee op een half jaar tijd toch groter geworden dan de Automobile Club. De jonge club zat van meet af aan op ramkoers met de Automobile Club, die de nieuwkomer beschouwde als een onduldbare indringer op haar terrein. Niet geheel onterecht, trouwens, een van de eerste activiteiten van de Moto Club was de organisatie van de *fêtes automobiles d'Ostende* in september 1900, waarmee zij een tegenhanger probeerde te creëren voor de *fêtes automobiles de Spa* van de Automobile Club. De laatste liet niet begaan, dreigde met diskwalificatie, en liet de Oostendse activiteiten onder haar toezicht plaatsen. Bij het begin van het volgende seizoen, in mei 1901, verhardde de Automobile Club haar standpunt nog: niet alleen mocht de Moto Club geen wedstrijden organiseren, haar leden werden nu ook uitgesloten van deelname aan automobiëlwedstrijden, waardoor een aantal sportliefhebbers gedwongen ontslag moest nemen uit de motoclub. Het jaar erna herhaalde en verstevigde de Automobile Club haar boycot nog: er werd een licentie uitgegeven die verplicht was voor deelname aan wedstrijden, maar enkel voor coureurs die geen lid waren van een *gediskwalificeerde Belgische vereniging*.

Strategisch gezien maakte de Moto Club de Belgique weinig kans om uit te groeien tot een duurzame organisatie. Ze zat gewrongen tussen twee rivaliserende verenigingen die haar vleugels kortwiekten. De Automobile Club belette dat zij kon uitgroeien tot de referentievereniging voor de automobilisten. Doordat deze de automobiëlsport monopoliseerde zou er altijd een aspect van het automobilisme zijn dat de Moto Club niet kon aanbieden, en zou zij binnen het automobilisme altijd een concurrent moeten dulden met vrijwel volledig overlappende doelstellingen. Aan de andere kant kon zij ook niet uitgroeien tot een referentievereniging inzake automobiëltourisme, op het vlak van toerisme was de Touring Club gezien de omvang van haar ledental incontournable geworden. Een beginnende vereniging als de Moto Club moest er niet van dromen om hetzelfde aanbod aan dezelfde prijs aan te

bieden. Begin 1902 begon de motoclub te zoeken naar een uitweg. Inspelend op de hype rond motociclettes die op dat moment aan de gang was, nam de vereniging plotseling haar eigen naam wel erg letterlijk op, en verklaarde dat er werk aan de winkel was inzake de verdediging van de belangen van de fiets-met-motor. Al waarna het punt op de agenda werd gezet van de eerstvolgende bestuursvergadering. Helaas, zowel de Ligue Vélocipédique Belge als de Automobile Club de Belgique maakten reeds aanspraak op deze groep van gebruikers. Einde 1902 vond er dan topperleg plaats tussen Jules Hansez en een aantal leden van het bestuur van de Automobile Club. Het compromis werd gezocht en gevonden: de Moto Club de Belgique zou de aansluiting vragen bij de Automobile Club en haar patronage en reglementen aanvaarden. In ruil mochten de bestuurders van de Moto Club zich voortaan bezighouden met de toeristische werking van de automobielfclub. Voorzitter Armand Anspach-Puissant en ondervoorzitter Ferdinand de Meester de Betzenbroeck traden toe tot het bestuur van de Automobile Club, en secretaris Jules Hansez werd de nieuwe voorzitter van een vernieuwde toerismecommissie. Daarmee werd de Moto Club definitief ondergeschikt gemaakt aan de Automobile Club, en verdween de animositeit tussen beide.<sup>80</sup>

Zowel inzake structuur als werking was de Moto Club sterk gelijkaardig aan de Automobile Club. De vereniging, zoals gezegd, stelde zich tot doel *de propager l'automobilisme par le tourisme*, hetgeen neerkwam op een aantal concrete actiepunten zoals streven naar betere voorwaarden voor grensoverschrijdend verkeer, betere wegen, netwerken van benzinedepots en oplaadpunten voor elektrische wagens, maar ook het organiseren van lezingen over toeristische onderwerpen, wekelijkse excursies, praktische automobielfproeven, etc. Maar bovenal zocht de nieuwe organisatie het gat in de markt, zo had de Automobile Club nagelaten om werk te maken van een school voor de opleiding van chauffeurs – dat werd dus meteen een prioritair actiepunt voor de toeristische vereniging, al kon men zich afvragen wat een chauffeurschool met toerisme te maken had. De Moto Club beschikte over een bestuur, *conseil d'administration* genaamd. Het voorzitterschap werd aangeboden aan het 44-jarige voormalige liberale Kamerlid Armand Anspach-Puissant, die zich vóór 1895 in het parlement al had laten opmerken als verdediger van cyclisten en toeristen. Jules Hansez, zoals gezegd, beperkte zich tot de functie van secretaris-generaal, maar was in die hoedanigheid in de praktijk de drijvende kracht achter de vereniging. Einde 1901 werd een soort van dagelijks bestuur geïnstalleerd, het *comité exécutif*. Ondervoorzitter Ferdinand de Meester de Betzenbroeck, advocaat en zoon van een katholieke senator, werd hiervan de voorzitter.<sup>81</sup> Op het einde van 1903 gaf voorzitter Anspach-Puissant zijn ontslag, na een conflict rond enige artikels in *Le Véloce*, dat op dat moment als *bulletin officiel* van de vereniging fun-

<sup>80</sup> *Automobile-Véloce*, 3/3/1902, p. 14-15, 17/6/1902, p. 5-6 en 21/10/1902, p. 13, *L'Automobile belge*, 23/10/1902, p. 5-6.

<sup>81</sup> *La Belgique automobile*, 17/7/1900, p. 5-6, *Le Véloce*, 21/5/1901, p. 3-5 en 12/11/1901, p. 5, *Annuaire du Moto Club de Belgique*, 1907, Van Molle, *Het Belgisch Parlement*, p. 3 en 98.

Tabel 3.13 – Ledenanalyse Moto Club de Belgique, 1907

Totaal aantal leden:	976
- waarvan % automobielbezitters	85,25
- waarvan % industriëlen	34,12
- waarvan % adellijke titel	7,48
- waarvan % adres in Brussel	52,87

Bron: *Annuaire du Moto Club de Belgique*, 1907, p. 255-305.

geerde. Le Véloce had gefulmineerd tegen Brussels burgemeester De Mot, omdat deze recent enkele draconische verkeersmaatregelen tegen automobielen had genomen, en had opgeroepen om in de komende gemeenteraadsverkiezingen tegen De Mot te stemmen. Dat bracht Anspach-Puissant, partijgenoot van De Mot en zelf ook een politicus die enige jaren daarna in de Brusselse gemeenteraad zou komen, in een onhoudbare positie. Als nieuwe voorzitter werd Josse Gihoul gekozen, op dat moment net voorzitter geworden van de nieuwe *Automobile Club de Spa*. In 1904 verhuisde de club van de Taverne de l'Union, vlakbij de Brusselse Koningsstraat, naar een eigen lokaal in de Regentlaan. Gihoul overleed in 1911, en werd opgevolgd door ondervoorzitter de Meester de Betzenbroeck.<sup>82</sup>

Het ledenaantal van de Moto Club de Belgique lag van bij de aanvang iets hoger dan dat van de Automobile Club, rond 1910 overschreed de vereniging het duizendtal. De ledenanalyse in tabel 3.13 toont enkele opmerkelijke verschilpunten met de Automobile Club. Het aantal personen met een commerciële beroepsactiviteit die potentieel beroepsmatig bij het automobilisme konden betrokken zijn (*industriëlen* in de tabel) lag hoger dan bij de Automobile Club, hetgeen het recreatieve toeristische karakter van de Moto Club enigszins relativeerde, maar er eveneens op wees dat de club recruteerde in minder aristocratische kringen – dit werd ook bevestigd door de aanzienlijk lagere hoeveelheid blauw bloed in de vereniging. Verder slaagde de Moto Club er ook in ruimtelijke zin in om breder te rekruteren, minder beperkt tot het Brusselse. Een vergelijking van de ledenlijsten leert ons dat in 1907 slechts 126 personen lid waren van beide organisaties tegelijk, dat was 22 procent van de leden van de Automobile Club en 13 procent van de leden van de Moto Club, de laatste sprak dus wel degelijk een publiek aan dat door de al te elitaire en op sport gerichte Automobile Club in de steek werd gelaten. Op het vlak van maatschappelijke invloed moest de Moto Club nauwelijks onderdoen voor de Automobile Club, ook zij kon uitpakken met koning Leopold als *haut protecteur*, en telde negen Kamerleden en zes senatoren, grotendeels dezelfde namen als bij de Automobile Club. De Moto Club voerde eveneens een politiek van erelidmaatschappen voor invloedrijke personen, onder meer opnieuw regeringshoofd Paul de Smet de Naeyer, gouverneur van Brabant baron Henri de Beco, politiehoofd van Brussel

<sup>82</sup> *Automobile-Véloce*, 3/11/1903, p. 3, 22/12/1903, p. 3, 27/4/1904, p. 10 en 11/5/1904, p. 9, *L'Automobile belge*, 10/12/1903, p. 13-14, *Automobile-Aviation*, 28/9/1911, p. 929-30 en 30/11/1911, p. 1145-9. Macaber toeval: in het jaar 1911 overleden de zetelende voorzitters van zowel Touring Club als Automobile Club en Moto Club.



Bourgeois, etc. Wel valt het op dat dit alles steeds net een niveau lager was dan bij de Automobile Club, zo vonden we bij de Moto Club minder prinsen, minder captains of industry, een sterkere vertegenwoordiging van provincieraadsleden, en bij de beroepsaanduidingen al eens vaker de vermeldingen *employé* of *étudiant*.

Ongeveer tegelijk met de oprichting van de Moto Club de Belgique verscheen ook de eerste lokale motoclub, met name in Antwerpen. In april 1900 ging de *Moto Club Anversoise* van start, met naar verluidt 17 leden. De Antwerpse club vroeg de aansluiting bij de Moto Club de Belgique, maar deze weigerde omdat ze een vereniging van individuele leden wilde zijn, geen koepelgroepering van verenigingen. De Moto Club Anversoise had een structuur en werking die sterk vergelijkbaar was met de lokale automobiellclubs. Weliswaar waren de lokale motoclubs sterker gericht op moto's, al was het niet duidelijk of dat een bewuste keuze was of een kwestie van noodgedwongen het gat in de markt op te zoeken – waar mogelijk werden in de activiteiten van de lokale motoclubs even goed automobielen betrokken. De verhoudingen met de automobiellclubs waren dan ook niet altijd duidelijk, de Moto Club Anversoise zocht al snel aansluiting bij de Automobile Club Anversoise, en aanvaardde de patronage van de Automobile Club de Belgique. Er was daarna sprake van een *Antwerp Motor Club*, maar in hoeverre het hier een fusie betrof en hoe duurzaam dit samenwerkingsverband was was niet erg duidelijk.<sup>83</sup>

In 1903 ontstond in Luik de *Moto Club Liégeoise*.<sup>84</sup> Op 5 april 1904 werd daarop een nieuwe koepelvereniging opgericht, de *Motocycle Club de Belgique*. Het initiatief ging uit van die andere dissident van de Automobile Club, Léon Closset, die een jaar eerder uit het bestuur van de automobiellclub was gestapt. De Motocycle Club richtte zich exclusief op het vertegenwoordigen van de belangen van motorrijders, de motoclubs van Antwerpen en Luik slokten zich meteen aan. Maar de nieuwe vereniging, die duidelijk bedoeld was als een tegenzet tegen de Moto Club de Belgique, was prematuur en hield het niet lang vol.<sup>85</sup> In de volgende jaren was er ook sprake van motoclubs in Brussel, Gent, Mechelen, Aarlen etc.<sup>86</sup> In 1912 werd dan de *Fédération Motocycliste de Belgique* opgericht.

<sup>83</sup> *L'Automobile illustré*, 28/4/1900, p. 21, *La Belgique automobile*, 17/4/1900, p. 2, *Le Véloce*, 24/12/1900, p. 1 en 26/11/1901, p. 5, *L'Automobile belge*, 2/3/1901, p. 3, 5/3/1901, p. 2 en 16/10/1902, p. 12, *Automobile-Véloce*, 3/2/1903, p. 9.

<sup>84</sup> *Bulletin officiel de la Fédération Motocycliste de Belgique*, 7/1/1927, p. 1, 21/1/1927, p. 1, 29/4/1927, p. 1 en 21/10/1927, p. 1.

<sup>85</sup> *L'Automobile belge*, 14/4/1905, p. 9-10, 21/4/1905, p. 17-19, 5/5/1905, p. 20 en 19/5/1905, p. 16, *L'Automobile illustré*, 20/4/1905, p. 129.

<sup>86</sup> BE ugent CBV.I.A.109.18.274, *Automobile-Véloce*, 12/1/1905, p. 19 en 19/4/1906, p. 425.

Tabel 3.14 – Salons van de Union et Véloce Club Bruxellois, 1892-1902

Naam	Datum	Waar in Brussel
1. Exposition vélocipédique	13-29 februari 1892	Skating Ring, rue Veydt
2. Exposition de vélocipèdes	24 maart - 7 april 1894	place Joseph Lebeau
3. Exposition du Cycle	19 januari - ? 1895	Palais du Cycle, boulevards du Hainaut et du Midi
4. Exposition du Cycle	28 maart - 12 april 1896	Marché de la Madeleine
5. Salon du Cycle et de l'Automobile	13-22 maart 1897	Pôle Nord, rue de l'Evêque
6. Salon du Cycle et de l'Automobile	26 maart - 3 april 1898	Pôle Nord, rue de l'Evêque
7. Salon de l'Automobile et du Cycle	11-19 maart 1899	Pôle Nord, rue de l'Evêque
8. Salon de l'Automobile	31 maart - 7 april 1900	Pôle Nord, rue de l'Evêque
9. Exposition des locomotions nouvelles	16-24 maart 1901	Pôle Nord, rue de l'Evêque
10. Exposition des locomotions nouvelles	15-23 maart 1902	Pôle Nord, rue de l'Evêque

Bronnen: *Catalogue officiel du VIIe Salon de Bruxelles*, 1899, p. 10-14, *L'Automobile*, 11/12/1920, p. 3, Francis Lauters, *Les débuts du cyclisme en Belgique*, Brussel, 1936, p. 191-2, *Le Véloce*, 25/2/1901, p. 1, 4/3/1901, p. 1-2 en 11/3/1901, p. 5,7 en 9, *Automobile-Véloce*, 12/1/1905, p. 23-24.

### 3.4 Chambre Syndicale en Touring Club

In 1900 werd een beroepsgroep opgericht voor de ontluikende automobieliindustrie, de *Chambre Syndicale de l'Automobile*, onder de auspiciën van de Automobile Club de Belgique. Voordien waren er al verschillende pogingen geweest om de commerciële belangen van eerst het cyclisme, later het automobilisme in een organisatie te verenigen. Het zogenaamde *salon*, dat wil zeggen de jaarlijkse tentoonstelling van op de markt verkrijgbare fietsen en automobielen, heeft in deze steeds een centrale rol gespeeld. Het salon was immers de plaats bij uitstek waar de belangen van de producenten en handelaren bijeenkwamen, bovendien kon het salon inkomsten genereren waarmee een beroepsgroep kon gefinancierd worden. Het maatschappelijke belang van het automobielsalon kan moeilijk onderschat worden. Buiten de evidente commerciële functies, was het salon ook de plaats bij uitstek – meer nog dan de sportieve evenementen – waar de automobieli in de publieke belangstelling kwam. Deze combinatie van commerciële en publieke aspecten werkte als een magneet, en zowat de hele politieke wereld kwam op het salon zijn opwachting maken. Voor het Belgische automobilisme was het automobielsalon dan ook de gelegenheid bij uitstek om maatschappelijke eisen te formuleren en netwerken uit te breiden.

De oudste en grootste fietsclub van het land, de *Union et Véloce Club Bruxellois*, opende op 13 februari 1892 een *exposition vélocipédique* in de Skating Ring van de Veydtstraat in Brussel. Er waren 47 exposanten op driehonderd vierkante meter, en het event werd een publiek succes, met onder meer een bezoek van kroonprins Albert. Voordien waren er al expo's van fietsen geweest in Frankrijk, en vooral in Londen waar de Stanley Club al jaren een erg druk bezocht fietssalon organiseerde. In België waren er in 1880 op het Halfeeuwfeest in de Cin-

quantenaire al fietsen te zien geweest. Verschillende pogingen in de volgende jaren, onder meer van Charles Craninckx, om een eerste Belgisch fietssalon te organiseren, waren mislukt door te geringe belangstelling van exposanten. De Brusselse club lukte het dus wel in januari 1892, datzelfde jaar nog nagevolgd in april in Antwerpen en in september in Verviers. Maar de Brusselse expositie sloot af in het rood, en het zou twee jaar duren vooraleer de Union et Véloce Club nog een fietssalon bijeenkreeg.<sup>87</sup>

Het tweede salon opende op 24 maart 1894 in een houten feestzaal gebouwd voor het driejaarlijkse Salon des Beaux Arts op het Joseph-Lebeauplein in Brussel. Er waren 110 exposanten. Dat jaar gebeurde er iets in Londen: de fietsconstructeurs kwamen in opstand tegen de organisator van de Londense tentoonstelling, de Stanley Club, en organiseerden hun eigen show. De Brusselse fietsjournalist Francis Lauters, trouw bezoeker van de Londense expo's, besloot dat dit ook in België een goed idee zou zijn. In zijn wielerrubriek in de krant *La Chronique* lanceerde hij een oproep om op 27 augustus 1894 in de Continental in Brussel een *syndicat* van fietsconstructeurs te stichten. De Union et Véloce Club slaagde er tot tweemaal toe in een stichtingsbijeenkomst te verstoren, maar op 26 september kon dan toch een beperkt gezelschap in Café Teniers vergaderen. Op 28 september 1894 werd het *Syndicat Belge du Commerce et de l'Industrie Vélocipédique* gesticht, met onder meer de fietsconstructeurs Louis Mettewie, Oscar Englebert, Oscar Grégoire, Emile Béranger ... én met de overgelopen voorzitter van de Union et Véloce Club, Léon Procureur, die prompt een *Exposition Internationale de Vélocipédie* aankondigde, een jaarlijks fietssalon in de Cinquantenaire. Maar de Union et Véloce Club en haar nieuwe voorzitter Léon de la Charlerie lieten het daar niet bij. Op de Brusselse Zuidlaan bouwden ze een enorme houten hal van vijfduizend vierkante meter met bijzonder rijke interieurdecoratie, en in dit *Palais du Cycle* openden ze op 19 januari 1895 hun derde fietssalon, met 137 exposanten. Opmerkelijk: het was hier dat voor het eerst automobielen werden tentoongesteld in België: twee van Vinck uit Mechelen, gebouwd op basis van een Benz-motor. Het Syndicat ging eveneens door met zijn fietssalon, vanaf 2 februari 1895, en mocht onder meer koning Léopold verwelkomen. Helaas werd de hal van de Cinquantenaire getroffen door een koudegolf. Beide salons sloten af met een deficit, waarop Procureur de handdoek in de ring gooide en het Syndicat zich aansloot bij het salon van de Union et Véloce Club. Dit was meteen ook het einde van de eerste poging om een beroepsgroep te creëren voor de fiets- en automobiellindustrie.<sup>88</sup>

De stichters van de Automobile Club de Belgique maakten er op het einde van 1895 geen geheim van dat ze niet van plan waren de beginnende automobiellindustrie in de kou te laten staan. Om de nieuwe club niet te compromitteren met laag-bij-de-grondse geldkwesties werd daarbij de omweg gevolgd van een afzonderlijke commerciële zusterorganisatie:

<sup>87</sup> *Exposition internationale du sport vélocipédique*, 1894, p. 9-10 en 16, Lauters, *Les débuts du cyclisme en Belgique*, p. 181-4.

<sup>88</sup> Lauters, *Les débuts du cyclisme en Belgique*, p. 187-191.

Comme l'Automobile [Club] ne s'adresse pas seulement aux personnes qui posséderont des automobiles par chic ou par agrément, mais qu'il compte également parmi ses adhérents des personnes qui sont intéressées à l'industrie automobile elle-même, les statuts permettent à ces derniers de se former en une section spéciale, absolument distincte de l'Automobile Club, qui sera le Bureau technique.<sup>89</sup>

De automobiëlclub liet er geen gras over groeien: reeds op 29 januari 1896 werd een naamloze vennootschap opgericht onder de naam *Bureau technique et commerciale de l'Automobile-club belge*. Zowat het hele bestuur van de Automobile Club nam hierin aandelen. Directeur werd Charles Craninckx, die als creatief ondernemer zijn sporen reeds verdiend had in de wereld van het cyclisme. De firma stelde zich tot doel "toutes opérations industrielles, financières et commerciales relatives aux véhicules généralement quelconques mus par toute espèce de force motrice." Dat kon bestaan uit het verkopen van automobielen en accessoires, maar uitdrukkelijk en als eerste werd vermeld: "Elle peut organiser toutes expositions." Het Bureau zou zich ook bezighouden met het bevorderen van relaties tussen investeerders, producenten en het publiek, maar sloot uit dat het zelf aan automobiëlproductie zou doen. Kortom, het Bureau technique was een poging van de Automobile Club om de automobiël-industrie te verenigen onder haar vleugels.<sup>90</sup> Craninckx toog meteen aan het werk en probeerde in de loop van 1896 en 1897 een hele reeks commerciële activiteiten op te starten, door bijvoorbeeld agentschappen op te nemen voor verschillende merken, of huurwagens aan te bieden, evenwel zonder veel financieel succes.

De Automobile Club plande begin 1896 als eerste activiteit een demonstratie van automobielen. Een heus automobiëlsalon zag de club niet meteen zitten, de Franse constructeurs waren immers overbezet met bestellingen. Niet onterecht, de Union et Véloce Club probeerde in april 1896 om haar fietssalon uit te breiden met een extra automobiëlweek, maar moest dat plan opgeven wegens gebrek aan deelnemers. In juli 1896 lukte het de Automobiël Club om tijdens de meeting van Spa een tentoonstelling van automobielen te houden, georganiseerd door het Bureau technique. Er waren acht automobielen te bewonderen, onder meer deze van Craninckx zelf en van de Brusselse automobiëlbouwer Vivinus, naast vijf Franse wagens.<sup>91</sup> De Automobile Club probeerde voor de wereldtentoonstelling van Brussel, van 10 mei tot 8 november 1897, voor het eerst zelf een automobiëlsalon te organiseren, en ontvouwde plannen voor een chalet waarrond automobielen "echt zouden bewegen." Craninckx had ambitieuze plannen: er zou met de steun van de overheid een stuk autoweg aangelegd worden van liefst vier kilometer waar geïnteresseerden de automobielen zouden kunnen uitproberen. Het werd een mislukking, er waren onvoldoende constructeurs geïnteresseerd, en het organiserende subcomité verloor snel zijn belangstelling. Bovendien zag graaf de Dion van de Automobile Club de France, op werkbezoek in Brussel, de locatie in het park van Tervuren in het geheel niet zitten, want veel te ver verwijderd van de Cinquan-

<sup>89</sup> *Le Véloce*, 26-27/12/1895, p. 2.

<sup>90</sup> *Belgisch Staatsblad*, 15/2/1896, p. 403, *Le Véloce*, 19-20/2/1896, p. 4.

<sup>91</sup> *L'Automobile illustré*, 1896, nr. 2, p. 2-3.

tenaire waar de *World Fair* zou plaatsvinden. Craninckx kon enkel nog *le débâcle de nos illusions* vaststellen.<sup>92</sup> Niettemin volgde de Automobile Club de France later op het jaar het voorbeeld en besloot om uit het Salon du Cycle et de l'Automobile van Parijs te stappen en een eigen automobielsalon te maken. Nu was de Belgische automobielsalon minder enthousiast: “Pour nous, la fusion des deux salons a l'avantage de montrer les voitures au nombreux public attiré plus spécialement par les bicyclettes.”<sup>93</sup> Het Bureau technique zou het debacle van de Expo 1897 niet overleven, de naamloze vennootschap werd geliquideerd, en op de ledenvergadering van 13 april 1898 schrapte de Automobile Club elke verwijzing naar het Bureau technique uit haar statuten. Toch betekende dit allerm minst het einde van de betrekkingen tussen de automobielsalon en de automobielsindustrie, met de opname in het bestuur van de club enkele maanden daarvoor van Germain-directeur Paul Dewandre, Henri Pieper junior en Hart Berg van de Fabrique Nationale marcheerde de industrie rechtstreeks de club binnen.<sup>94</sup> Charles Craninckx bleef achter met enkel nog de leiding over het tijdschrift van de automobielsalon, *L'Automobile illustré*, in het voorjaar van 1896 gecreëerd door het Bureau technique. Maar in 1899 had Craninckx een vreselijk motorongeval, zodat hij voor maanden uit de roulatie verdween. De Automobile Club nam de gelegenheid te baat om einde 1899 aan *L'Automobile illustré* zijn erkenning als officieel ledenblad te ontnemen. De zwaar gehandicapte Craninckx bleef in leven, en zou pas in 1930 overlijden.<sup>95</sup> Al die tijd bleef hij zijn activiteiten van twaalf stielen en dertien ongelukken verderzetten. De Automobile Club bleef vanop een afstand haar respect aanbieden aan haar stichter, maar een rol in de clubwerking speelde Craninckx niet meer.

Ironisch genoeg was het precies de opvolger van Craninckx bij *L'Automobile illustré*, journalist Théo Frank, die de aanzet zou geven tot de oprichting van een *chambre syndicale* voor de automobielsindustrie. Frank polste einde 1899 een aantal Belgische automobielsbouwers over de opportuniteit om een organisatie op te richten, en na instemming gekregen te hebben publiceerde hij op 17 december een oproep in zijn tijdschrift. Tegelijk kondigde hij aan dat op 23 december 1899 een eerste vergadering voor geïnteresseerden zou plaatsvinden. Daarmee doorkruiste de journalist de plannen van Louis Mettewie, een Brusselse autobouwer die eerder al voorzitter was geweest van het in 1895 opgerichte Syndicat. Mettewie was eerder al gecontacteerd geworden door de *Union Syndicale* van Brussel, voorheen de Kamer van Koophandel, met de vraag om in haar schoot een syndicale kamer voor de automobielsindustrie op te richten. Op de bijeenkomst van 23 december bood Frank dan ook meteen het voorlopige voorzitterschap aan aan Mettewie, die zijn plannen ontvouwde om bij de *Union Syndicale* aan te sluiten. Het initiatief ging dus niet rechtstreeks uit van de Automobile Club,

<sup>92</sup> *L'Automobile illustré*, 1897, nr. 14, p. 3-4 en 6-8, nr. 15, p. 2-3 en nr. 22-3, p. 2.

<sup>93</sup> *L'Automobile illustré*, 1897, nr. 28-9, p. 2.

<sup>94</sup> *L'Automobile illustré*, 1897, nr. 32-3, p. 8 en 1898, nr. 40, p. 1-2.

<sup>95</sup> *L'Automobile belge*, 20/8/1930, p. 513-4.



Afbeelding 3.13 — Louis Mettewie, 1900

Bron: *L'Automobile illustré*, 10/3/1900, p. 109.

maar tijdens de vergadering werd wel meteen gediscussieerd over de vraag of de nieuwe organisatie nu wel of niet binnen de Automobile Club tot stand moest komen. De aanwezigen gaven de voorkeur aan een aansluiting bij de Union Syndicale, maar er werd uitdrukkelijk gesteld dat met de Automobile Club de best mogelijke relaties zouden onderhouden worden. De bijeenkomst vond trouwens plaats in het lokaal van de Automobile Club in de Koningsstraat, en ze werd bijgewoond door haar voorzitter graaf van der Straten Ponthoz, die de vergadering ook toesprak.<sup>96</sup>

De uiteindelijke stichtingsvergadering vond plaats op 7 maart 1900. Louis Mettewie werd voorzitter, van Théo Frank was tegen dan in het bestuur geen sprake meer. Enkele van de grootste namen uit de automobiellindustrie sloten aan: Germain, Pieper, Vivinus, Englebert, Dechamps, Gobron-Brillé etc. De *Chambre Syndicale de l'Automobile et des industries qui s'y rapportent* werd de 53e kamer van de Union Syndicale, met een jaarlijks lidgeld van 30 frank. Elke aangesloten firma kreeg één stem in de ledenvergadering. Ze richtte zich uitdrukkelijk naar Belgische fabrikanten van automobielen of accessoires, al werden in de praktijk ook automobielhandelaars in grote aantallen toegelaten, en nam zich voor hun belangen te verdedigen tegenover de overheden.<sup>97</sup> Louis Mettewie bleef slechts drie jaar voorzitter, waarna hij statutair ontslag moest nemen en vervangen werd door graaf Jacques de Liedekerke, die in 1899 samen met ingenieur Alexis Vivinus de Ateliers Vivinus in Schaarbeek had opgericht.<sup>98</sup> De Liedekerke werd in 1904 eveneens voorzitter van het comité directeur van de Automobile Club, en bleef beide functies combineren tot 1930, aldus heel de periode door de verankering van de Chambre Syndicale in de Automobile Club verpersoonlijkend.

<sup>96</sup> *L'Automobile illustré*, 17/12/1899, p. 29-30, 23/12/1899, p. 38, 30/12/1899, p. 47-8, 6/1/1900, p. 55, 13/1/1900, p. 65, 27/1/1900, p. 73-74 en 31/3/1900, p. 6, *La Belgique automobile*, 26/12/1899, p. 4-5, *L'Automobile belge*, 6/1/1900, p. 1-2 en 25/2/1904, p. 11, Chantal Vancoppenolle, *Entre mission publique et intérêts privés. Histoire des chambres de commerce en Belgique (XVIIe-XXe siècles)*, Brussel, 1995, p. 77-82.

<sup>97</sup> *L'Automobile belge*, 20/2/1900, p. 1, *L'Automobile illustré*, 10/3/1900, p. 109-10.

<sup>98</sup> *L'Automobile belge*, 11/12/1902, p. 8-10, *Automobile-Vélocé*, 9/12/1902, p. 3-5, *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, december 1902, p. 438.

De Union et Véloce Club was hoegenaamd niet van plan om de nieuwkomer zomaar te laten begaan. Bij het autosalon van begin april 1900 werd aanvankelijk nog geduld dat de Chambre Syndicale in theorie als medeorganisator werd beschouwd – in theorie, want tegen dat de stichting van de Chambre Syndicale was afgerond waren de voorbereidingen voor het salon al lang achter de rug. Maar op het einde van het jaar ging de oude fietsclub resoluut in de tegenaanval. Op 8 november 1900 werd een herstichtingsvergadering gehouden, waarop de Union et Véloce Club Bruxellois werd omgedoopt tot de *Société Royal Union Auto Véloce de Belgique*, met als nieuwe doelstelling “de développer l'usage des Locomotions Nouvelles en général (Cycles, Automobiles ou autres), l'extension et le progrès des Industries qui s'y rattachent.” De Brusselse wielclub bleek getransformeerd tot een Belgische automobielfeestclub, en toonde de ambitie om zichzelf naar het nationale niveau te tillen, naast Automobile Club, Moto Club en Touring Club, en in plaats van de Chambre Syndicale.<sup>99</sup> Dat laatste bleek duidelijk uit het feit dat de Union Auto Véloce de Chambre Syndicale volledig buiten het organiserende comité van het automobielsalon van 1901 hield, en zich met een vraag naar de meest geschikte locatie zelf rechtstreeks tot de automobielfeestbouwers richtte. Bovendien werd voor het eerst al evenmin de patronage van de Automobile Club de Belgique over het automobielsalon gevraagd, zogenaamd om de recent gestichte Moto Club de Belgique niet voor het hoofd te stoten.<sup>100</sup>

Het was een open oorlogsverklaring, zowel aan de Automobile Club als aan de Chambre Syndicale. Toen duidelijk werd dat er ook rond het automobielsalon van 1902 geen samenwerking zou komen, trok de Chambre Syndicale in de tegenaanval. Op een inderhaast bijeengeroepen ledenvergadering op 17 juli 1901 werd beslist om in 1902 van start te gaan met een eigen rivaliserend *Salon de l'Automobile* in de Cinquantenaire in Brussel, met de steun en medewerking van de Automobile Club. De beslissing werd genomen op basis van een gedetailleerd uitgewerkt voorontwerp, geschreven door Félix Pardon, voorheen zes jaar lang de secretaris van de salons van de Union et Véloce Club. Pardon had overigens weinig andere keuze dan over te lopen, gezien de animositeit tussen de Union Auto Véloce en de Automobile Club en het feit dat hij voor zijn broodwinning de hoofdredacteur was van het officiële ledenblad van de laatste. De Chambre Syndicale pakte de zaken grondig aan: met de grote zaal van de Cinquantenaire als locatie werd gekozen voor een veel grootsere aanpak van het salon. Tegelijk werd op 18 januari 1902 de naamloze vennootschap *La Locomotion Mécanique* opgericht voor de organisatie van het salon, waardoor het gebeuren een solide financiële basis kreeg.<sup>101</sup> De Automobile Club schaarde zich resoluut achter het nieuwe salon, en ook de Touring Club sprak haar voorkeur uit voor de nieuwe locatie.<sup>102</sup> Het nieuwe salon werd

<sup>99</sup> *L'Automobile belge*, 11/12/1900, p. 1.

<sup>100</sup> *L'Automobile illustré*, 21/11/1900, p. 8, *L'Automobile belge*, 26/1/1901, p. 1.

<sup>101</sup> *Belgisch Staatsblad*, 5/2/1902, bijlage p. 488-93, *L'Automobile belge*, 16/7/1901, p. 3, 23/7/1901, p. 3-7, 21/1/1902, p. 5-6 en 18/2/1902, p. 6-7.

<sup>102</sup> BE ugent CBV.I.A.109.4.24, *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, april 1902, p. 125-126.

Tabel 3.15 — Automobielsalons van de Chambre Syndicale de l'Automobile vóór 1914

Nr.	Datum	Waar in Brussel
1	8-14 maart 1902	Palais du Cinquanteenaire
2	7-16 februari 1903	Palais du Cinquanteenaire
3	23 januari - 4 februari 1904	Palais du Cinquanteenaire
4	14-26 januari 1905	Palais du Cinquanteenaire
5	13-25 januari 1906	Palais du Cinquanteenaire
6	12-27 januari 1907	Palais du Cinquanteenaire
7	21 december 1907 - 2 januari 1908	Palais du Cinquanteenaire
8	16-25 januari 1909	Palais du Cinquanteenaire
9	15-24 januari 1910	Palais du Cinquanteenaire
10	14-25 januari 1911	Palais du Cinquanteenaire
11	13-24 januari 1912	Palais du Cinquanteenaire
12	11-22 januari 1913	Palais du Cinquanteenaire
13	10-21 januari 1914	Palais du Cinquanteenaire

Bronnen: BE ugent CVB.I.A.109.4.24, *L'Automobile belge*, 26/2/1903, p. 12, 11/2/1904, p. 8, 21/10/1904 en p. 5, 7/1/1908, p. 2-8, *Automobile-Vélocé*, 11/1/1906, p. 33 en 10/1/1907, p. 38, *Automobile-Aviation*, 28/1/1909, p. 80-1, 20/1/1910, p. 60-1, 26/1/1911, p. 84, 25/1/1912, p. 103, 16/1/1913 en p. 79, 8/1/1914, p. 5.

een succes over de hele lijn: de vennootschap die de Chambre Syndicale opgericht had voor het salon boekte een winst van 6000 frank (en fungeerde voortaan als geldschietter voor de vereniging), terwijl het salon van de Union Auto Vélocé achterbleef met een put van 4000 frank.<sup>103</sup> Dat was meteen het einde voor de Union Auto Vélocé: de vereniging kon het zich niet permitteren om nog verdere financiële risico's te nemen, en bovendien was haar positie tegenover het front van Chambre Syndicale en Automobile Club hopeloos gebleken. De club bleef nog wel verder actief onder het voorzitterschap van Léon de la Charlerie, die begin 1914 zou overlijden,<sup>104</sup> maar zonder haar salon moest ze haar nationale aspiraties opbergen. Voor de Chambre Syndicale daarentegen was het eerste eigen automobielsalon de start van een lange, glorieuze reeks. Het automobielsalon trok in 1903 meer dan 13.000 toeschouwers, en kon zijn recette het jaar erna bijna verdubbelen. Het ledental van de Chambre Syndicale steeg in dezelfde periode van 45 naar 65, waarmee nagenoeg de hele Belgische automobielin-dustrie werd gedekt.<sup>105</sup> De banden met de Automobile Club bleven de hele periode door bijzonder stevig. Zo eiste de laatste dat het salon van 1903 in het begin van het jaar zou plaatsvinden in plaats van in april zoals door de Chambre Syndicale op dat ogenblik al beslist was, en op de eerstvolgende vergadering bleek al snel dat nee zeggen tegen de Automobile Club voor het bestuur van de Chambre Syndicale geen optie was.<sup>106</sup>

<sup>103</sup> *La Belgique automobile*, 13/5/1902, p. 72 en 1/7/1902, p. 100.

<sup>104</sup> *Automobile-Aviation*, 5/3/1914, p. 227.

<sup>105</sup> *L'Automobile belge*, 26/2/1903, p. 12, 3/12/1903, p. 9-12 en 11/2/1904, p. 8.

<sup>106</sup> *L'Automobile belge*, 20/11/1902, p. 7-10 en 22/1/1903, p. 9, *Automobile-Vélocé*, 25/11/1902, p. 6-7. Argumenten pro begin van het jaar: fabrikanten konden dan nog leveren vóór de start van het automobielseizoen; klanten hadden dan net jaarrenten en winstuitkeringen ontvangen en geld te besteden; volgde vlak na het salon van Parijs in december, exposanten hadden hun expomodellen nog bij de hand. De Chambre Syndicale was het met deze argumenten eens, maar had angst voor de winterkoude in de quasi onverwarmbare zaal van de Cinquanteenaire.



Ten slotte vermelden we nog het bestaan van lokale automobielsalons in België. Vanaf 1896 organiseerde de Luikse afdeling van de Ligue Vélocipédique Belge een plaatselijk fiets-salon, dat al snel een *Exposition annuelle du Cycle et de l'Automobile* werd. De vijfde editie, die zou plaatsvinden in april 1900, diende echter afgelast te worden omdat de Luikse automobiellbouwers niet meer bereid waren om deel te nemen. De weigering was niet onlogisch, voor de fabrikanten was een automobielsalon een dure onderneming die moest renderen. De meeste automobiellconstructeurs waren van mening dat de Belgische markt amper groot genoeg was voor één nationaal automobielsalon. Het was dan ook in die zin dat de ledenvergadering van de Chambre Syndicale besliste in haar bijeenkomst van 22 december 1900: geen steun aan lokale salons. Dat was vooral slecht nieuws voor Félix Pardon, op dat moment secretaris van het Brusselse automobielsalon, maar tevens sedert 1899 de organisator van het Antwerpse automobielsalon. Na de veroordeling door de Chambre Syndicale bleek uit een bevraging in Luik dat een nieuw salon geen kans meer maakte, het Luikse autosalon verdween dan ook voorgoed. Pardon daarentegen slaagde erin om via zijn Brusselse connecties de voorzitter van de Chambre Syndicale, Louis Mettewie, ten persoonlijke titel te laten toetreden tot het Antwerpse patronagecomité (tot ongenoegen van het bestuur van de Chambre Syndicale) en organiseerde alsnog een editie 1901 van het Antwerpse automobielsalon, zowaar in de feestzaal van de dierentuin.<sup>107</sup>

Over de stichting van de Touring Club de Belgique werd al geschreven in het vorige hoofdstuk. Stichtend voorzitter Gaston Beirlaen stapte in 1900 uit het bestuur. Beirlaen was op dat ogenblik al uit het leger gegaan, en had zich geëngageerd in het vastgoedproject van de familie Otlet in de kustgemeente Westende, waar hij de eerste directeur werd van de op 5 juli 1898 opgerichte naamloze vennootschap *La Westendaise*.<sup>108</sup> Maar Beirlaen was aan het sukkelen met zijn gezondheid, en diende om die reden in maart 1900 zijn ontslag in als voorzitter van de Touring Club. Hij werd opgevolgd door de Brusselse advocaat Edouard Van Zeebroeck, die tot zijn overlijden in 1911 het voorzitterschap waarnam.<sup>109</sup>

In 1897 zette de Touring Club, tot dan voornamelijk begaan met het wielertoerisme, haar eerste stappen richting automobilisme. In de schoot van het bestuur, meer bepaald binnen de wegencommissie werd een afdeling Automobilisme opgericht. Deze werd toevertrouwd aan Hector Colard, een Brusselse rentenier die belangstelling voor automobielen had laten blijken en in 1897 eveneens toegetreden was tot de Automobile Club de Belgique. Op de

<sup>107</sup> *Le Véloce*, 24/3/1899, p. 1, *L'Automobile belge*, 20/2/1900, p. 2. In 1893 was er in Luik al eens een fietssalon geweest, georganiseerd door een lokale fietsclub. Ook in Antwerpen was al in 1891 misschien wel het eerste fietssalon van België georganiseerd door de Antwerp Bicycle Club (*L'Automobile belge*, 14/4/1900, p. 1 en 23/4/1901, p. 1, *Le Véloce*, 24/12/1900, p. 2, 23/4/1901, p. 7 en 30/4/1901, p. 8-9). In 1904 werd nog een vierde editie van het Antwerpse automobielsalon georganiseerd, ditmaal zonder Pardon (*L'Automobile belge*, 3/3/1904, p. 8-9 en 5/5/1904, p. 7).

<sup>108</sup> Marc Constandt, *Westende in de Belle Epoque*, Koksijde, 2007, p. 29 en 45-9.

<sup>109</sup> *L'Automobile illustré*, 31/3/1900, p. 5, *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, mei 1900, p. 103-104.

bestuursvergadering van 1 december 1897 las Colard een rapport voor waarin hij een reeks voorstellen formuleerde die de diensten van de Touring Club zouden kunnen uitbreiden tot een publiek van automobielgebruikers. Het jaarboek zou inlichtingen kunnen opnemen over verkeersregels voor automobielen, voorwaarden voor internationaal verkeer, hotels die voorzieningen hadden voor automobielen, etc. De befaamde wegenkaart van Touring Club kon aangevuld worden met aanduidingen van wegen die geschikt waren voor automobielenverkeer. Bovendien vroeg Colard om een aantal eisen te formuleren tegenover de overheden. Zo moesten volgens hem de fietspaden opengesteld worden voor motorfietsen, en moest de Brusselse regel dat automobilisten een bekwaamheidsattest moesten bezitten uitgebreid worden tot de koetsiers. Dergelijke voorstellen werden in eerste instantie allerminst op gejuich onthaald binnen de fietsersvereniging. Over de fietspadenkwestie besliste het bestuur van Touring Club na een lange discussie dat deze juist *verboden* moesten worden voor motorrijders, terwijl het opnemen van automobielinformatie op de wegenkaart eerder als een vorm van vervuiling dan als een aanwinst werd gezien.<sup>110</sup>

Dat belette niet dat de Touring Club het voorstel Colard in algemene zin opvolgde. De afdeling automobilisme werd een permanent onderdeel van de structuur, en Hector Colard werd de spreekbuis van de Touring Club inzake automobilisme. Vanaf februari 1898 verscheen in het tijdschrift van de vereniging ook een vaste rubriek onder die naam, volgeschreven door Colard.<sup>111</sup> Vanaf dan werd door de Touring Club ook gepleit voor de automobilisten. In de ogen van de fietsersclub was het automobilisme gewoon de zoveelste vorm van toerisme, en dus evenzeer waard om gesteund en verdedigd te worden. Tussen fietsers en automobilisten hoefde geen belangenconflict te bestaan: beide kampen hadden belang bij betere wegen. Tegenover de Automobile Club positioneerde de toeristenvereniging zich voorzichtig: het was prima dat er clubs bestonden voor de liefhebbers van de automobielsport, maar met toeristische activiteiten hoefden deze zich niet bezig te houden, daar zorgde de Touring Club wel voor. Dat was natuurlijk een potentiële bron van conflicten, maar de Touring Club ageerde steeds terughoudend en zocht geen conflict met de invloedrijke kringen die in het bestuur van de automobielsclub zetelden, op wat occasioneel verbaal geweld na in hun respectieve tijdschriften.

De Touring Club de Belgique haalde kort na 1900 de helft van zijn omzet uit ledenbijdragen, de andere helft uit georganiseerde reizen. Door zijn grote ledental, en ondanks het zeer lage lidgeld van 3 frank (10 frank bij de Moto Club, 40 frank bij de Automobile Club) beschikte de organisatie over veel meer middelen dan de andere verenigingen binnen het

<sup>110</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, januari 1898, p. 4-6.

<sup>111</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, februari 1898, p. 25, *La Belgique automobile*, 5/12/1899, p. 3. Vanaf 1900 nam de Touring Club in haar jaarboek een hoofdstuk op over automobilisme. Vanaf 1907 verscheen dit afzonderlijk als een *Annuaire spéciale*. In 1912 veranderde dit in een *Manuel*, met praktische inlichtingen voor automobieltoeristen en vooral een groot aantal beschrijvingen van *itinéraires*. *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 30/4/1907, p. 136, *Manuel de l'automobilisme*, 1912, p. 16.

Tabel 3.16 – Ledenaantal van de Touring Club de Belgique, 1895-1913

Jaar	Aantal
1895	3897
1896	9611
1897	14.919
1898	15.895
1899	15.078
1900	14.212
1901	14.043
1902	14.913
1903	16.285
1904	18.126
1905	21.085
1906	22.254
1907	26.958
1908	33.697
1909	45.358
1910	62.001
1911	64.472
1912	69.480
1913	79.232

Bron: *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 15/4/1914, p. 215.

automobilisme.<sup>112</sup> Het tijdschrift was daarbij de belangrijkste attractiepool voor de leden: voor een gemiddeld burgergezin rond 1900 moet het een geweldige ervaring geweest zijn om elke maand opnieuw bladzijden vol te ontvangen over verre, exotische reizen, uitbundig geïllustreerd met fotografische beelden van over de hele wereld – en dat tegen een zeer betaalbare prijs. In september 1907 besliste de Touring Club om van zijn tijdschrift een Vlaamse versie te lanceren. Maar een jaar later moest de club vaststellen dat amper duizend leden de moeite had genomen om zich te abonneren. Voorzitter Van Zeebroeck verborg zijn teleurstelling niet, even later verdween de Nederlandstalige editie opnieuw.<sup>113</sup> De Touring Club had het nieuwe tijdschrift geconcipieerd als een blad dat specifiek regionale Vlaamse toeristenberichtgeving zou brengen. Het ging dus niet om een loutere vertaling van de succesvolle Franse uitgave van het ledentijdschrift, maar om een geheel nieuwe publicatie die zichzelf moeizaam van de grond af zou moeten opbouwen. Voor het publiek dat gevisieerd werd, de bredere kringen van de Vlaamse bevolking waarvan mocht aangenomen worden dat zij niet tot de meest kapitaalkrachtigen behoorden, was het extra abonnementsgeld van 1 frank dat bovenop het gewone lidgeld van 3 frank werd gevraagd wellicht een financiële drempel die niet licht genomen werd.

Maar het belangrijkste aspect van de Touring Club de Belgique was haar ledenaantal. Dat was niets minder dan fenomenaal. De club was al erg succesvol geweest in het jaar van

<sup>112</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, april 1902, p. 90-91.

<sup>113</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 30/12/1907, p. 377 en 15/11/1908, p. 494.

haar stichting, door meteen vierduizend leden aan te trekken. Twee jaar later was ze met vijftienduizend leden al uitgegroeid tot de reus onder de verenigingen van het cyclisme en automobilisme. Dat het ledental zich daarna wat leek te stabiliseren was dan ook helemaal niet erg, en de rustige aangroei tot 22.000 leden in 1903-1906 was zelfs aardig meegenomen. Maar wat zich vanaf 1907 voordeed met de ledentallen was niet alleen voor de Touring Club een verbazend iets, het was zonder meer uniek in de Belgische geschiedenis: op amper zeven jaar tijd verviervoudigde het al zeer hoge ledental van de club. Met meer dan tachtigduizend leden nog vóór de Eerste Wereldoorlog was de vereniging naar alle waarschijnlijkheid de grootste private organisatie van het land, groter nog dan de vakbonden. Haar ledental maakte van de Touring Club een niet te negeren factor die ontzag afdwong bij alle andere verenigingen in het cyclisme en het automobilisme, en ver daarbuiten, en die haar een gewillig oor opleverde bij de politieke wereld. Maar het gaf de club ook een log karakter: elke al te uitdrukkelijke stellingname kon een deel van de leden tegen de vereniging in het harnas jagen, en bij de Touring Club liep dat meteen in de duizendtallen. De moloch van het automobilisme stelde zich dan ook over het algemeen erg terughoudend op.

## Hoofdstuk 4 – Verkeerswet van 1899

De hernieuwde belangstelling voor wegen en verkeer op het einde van de negentiende eeuw omvatte een aantal kwalitatieve verschuivingen: van spoorwegen naar landwegen, van collectief naar individueel verkeer, van transport naar toerisme. Tegelijk met de industriële activiteit, het bevolkingsaantal en de verstedelijking bleef de mobiliteit de gehele periode door toenemen. De nieuwe vormen van mobiliteit, in casu het cyclisme en het automobilisme, brachten daarbij niet enkel een differentiëring mee van de infrastructuurvoorzieningen, maar noodzaakten tevens een nieuw regime voor de controle op de publieke ruimte. Het was dan ook geen toeval dat in 1896 niet één maar twee wetsontwerpen ongeveer gelijktijdig aan het parlement werden voorgelegd. Het ontwerp op het Bijzonder Wegenfonds van 1896 richtte voor het eerst sinds de jaren 1830 de aandacht opnieuw op het netwerk van landwegen. Tegelijk achtte de regering het noodzakelijk om de verspreide bepalingen rond verkeer te groeperen in een Verkeerswet, vergezeld van het eerste algemene verkeersreglement. Vooral in het laatste ontwerp liet de invloed van fiets en automobiel zich gelden. De Verkeerswet van 1899 werd door de fiets- en automobielclubs op gejuich onthaald, en begroet als de vervulling van hun wensen. Toch dient de vraag naar de invloed van cyclisme en automobilisme op het ontstaan van een hernieuwde overheidsbelangstelling voor de landwegen omzichtig beantwoord te worden. De aanzet kwam ongetwijfeld vanuit de clubs, maar in de loop van de wordingsgeschiedenis van de nieuwe reglementen begaf de staat zich hoe langer hoe meer op eigen wegen. De voornaamste bepaling was het overhevelen van de reglementeringsbevoegdheid naar de uitvoerende macht. De staat kreeg aldus een formidabele volmacht in handen gespeeld voor de controle op de openbare ruimte. Veeleer dan een toegift aan lobbyende burgerszonen, was de Verkeerswet dan ook de eerste steen van een technocratisch bouwwerk van sociale controle, dat in de loop van de volgende decennia monumentale proporties zou aannemen.

### 4.1 Voorstel Claes

---

De fietsersbeweging was in principe geen vragende partij voor een regulering van de nieuwe verkeerstuigen. Toch waren er twee redenen waarom een nationaal verkeersregle-

ment door de verenigingen gevraagd werd. Ten eerste bleken de nieuw aangelegde fietspaden kwetsbaar, zeker wanneer zware karren en ruiters er gebruik van maakten. Een reglementering die de fietspaden zou voorbehouden voor fietsers alleen (eventueel ook voetgangers) drong zich op. De wielerverenigingen bleken bereid om in ruil voor deze bescherming zekere verplichtingen rond het fietsverkeer te aanvaarden, zoals het dragen van een lantaarn 's avonds. Ten tweede was de verscheidenheid van de lokale reglementen een belemmering voor de fietstoerist, die vaak de gemeentegrenzen overschreed en de verschillende bepalingen niet steeds uiteen kon houden. De soms aanzienlijke restricties op het fietsverkeer in vele lokale reglementen waren de fietsers eveneens een doorn in het oog. Een reglementering op nationaal vlak leek aan deze problemen tegemoet te kunnen komen.

De drukking voor een nationaal verkeersreglement verliep in drie fasen. Van 1892 tot 1896 was het vooral Raoul Claes, als commissielid en later als voorzitter van de Ligue Vélocipédique Belge, die het initiatief voerde. Een voorstel voor een nationaal verkeersreglement werd opgesteld, en tweemaal in een petitie aan het parlement bezorgd. In 1896 werd uiteindelijk door de minister een wetsontwerp aan het parlement voorgelegd. Van 1896 tot einde 1898 dienden de fietsersverenigingen, met deze maal de Touring Club de Belgique op kop, reacties in op dit ontwerp, en drongen aan op een spoedige behandeling ervan. In 1899 dan was het de jonge Automobile Club de Belgique die het initiatief nam om de verenigingen te groeperen in een drukgingsorgaan, de *Conseil National du Cycle et de l'Automobile*.

Naarmate in de loop van 1892, vooral in de provincie Brabant, de eerste fietspaden verschenen, werd het snel duidelijk voor het bestuur van de Ligue Nationale pour l'Amélioration des Routes, dat hun werk nog lang niet af was. De fietspaden waren kwetsbaar, en werden regelmatig vernield door de andere weggebruikers. Na de fusie tussen de Ligue Vélocipédique Belge en de Ligue Nationale pour l'Amélioration des Routes in juni 1892, op instigatie van het Leuvense lid en toekomstig voorzitter van de Ligue Vélocipédique Belge, Raoul Claes, hield de laatste zich intensief bezig met het heroriënteren van de Ligue Vélocipédique Belge naar het toerisme. Eén van zijn belangrijkste initiatieven was de organisatie van een toeristisch congres voor de Ligue Vélocipédique Belge in oktober 1892. Claes werkte bij deze ook een ontwerp uit om tot een eengemaakt verkeersreglement te komen. Het ontwerp werd voor het eerst gepubliceerd in het eigen ledenblad in oktober 1892.<sup>1</sup> De volgende jaren zou het telkens weer opduiken in verzoeken tot het parlement. Zo maakte het onder meer het voorwerp uit van een petitie van de Ligue Vélocipédique Belge voor het parlement in januari 1894.

Voor de fietsbeweging was de inzet vanaf einde 1892, op het ogenblik dat de eerste fietspaden door de provinciale en nationale overheden werden aangelegd, om de overwinning te

<sup>1</sup> *Revue Vélocipédique Belge*, 16/10/1892, p. 220-221.

consolideren. De fietspaden – kwetsbare, vaak in sintel aangelegde bermen langs de sowieso al te smalle wegen – werden immers dankbaar gebruikt door ruiters, koetsiers en marcherende militairen. Vaak waren de paden al grondig vernield enkele maanden na hun aanleg. Er moest dus, als noodzakelijk sluitstuk van de fietspaden-actie, een reglement komen om de fietspaden te beschermen, door ze exclusief voor te behouden voor fietsers en voetgangers. Het ontwerp van Claes telde dan ook zes artikels, waarvan het eerste aan duidelijkheid niets te wensen overliet.

Art. 1. Sur toutes les routes de l'Etat, l'un des accotements sera exclusivement réservé aux piétons et aux cyclistes. Des plaques indicatrices seront placées à cet effet aux principales bifurcations.<sup>2</sup>

De overige bepalingen verboden ruiters en bestuurders de berm te gebruiken, en verplichtten de fietsers om voetgangers op de berm van hun komst te verwittigen, op de gewone weg – als er geen fietspad was – links te houden, en na zonsondergang een fietslantaarn te gebruiken.

In ruil voor dit reglement was de fietsersbeweging bereid om een nationaal verkeersreglement te dulden, dat de bewegingsvrijheid van de fietsers op de openbare weg enigszins aan banden zou leggen, maar hen tegelijk ook zou verlossen van de als draconische willekeur ervaren gemeentelijke verkeersreglementen. Daarom voegde Claes hier een tweede reglement aan toe. Daarin werd aan de fietsers de toegang ontzegd tot voetpaden, openbare parken en voetgangersgedeelten langs de lanen, met weliswaar de mogelijkheid uitdrukkelijk opengehouden dat de gemeentebesturen een lijst van uitzonderingen zouden opnemen waar de fietsers wel toegelaten waren. Daarnaast aanvaardden de fietsers om zich in de steden aan een *allure modérée* te houden, en opnieuw om links te rijden, voetgangers te verwittigen en een lantaarn te dragen.<sup>3</sup> Dit laatste reglement was geïnspireerd op de bepalingen in de bestaande lokale fietsreglementen, vooral het vernieuwende Gentse fietsreglement van 1891, en was duidelijk bedoeld als een tegenzet. Raoul Claes gebruikte de tactiek die met de Ligue Nationale pour l'Amélioration des Routes succesvol was gebleken: geven en nemen. Net zoals de fietspaden werden voorgesteld als een ruil voor fietsbelasting, stelde Claes voor om de bescherming van de fietspaden te ruilen voor een voor fietsers beperkend verkeersreglement.

Vanuit de overheid kwam weinig reactie. Begin 1894 besloot de Ligue Vélocipédique Belge om de twee voorstellen te versmelten en als één reglement in een petitie aan het parlement te bezorgen.<sup>4</sup> Deze actie bleef niet zonder gevolgen. De jonge Leuvense volksvertegenwoordiger Albert Nijssens, erelid van de Véloce Club Louvaniste en stadsgenoot van Raoul Claes, beloofde om de petitie te verdedigen bij de regering en in het parlement. Dat had klaarblijkelijk resultaat, begin 1894 stuurde de regering een verzoek rond aan de gemeenten

<sup>2</sup> *Revue Vélocipédique Belge*, 16/10/1892, p. 220.

<sup>3</sup> *Ibidem*.

<sup>4</sup> *Le Véloce*, 8/1/1894, p. 2 en 25/1/1894, p. 2.

om de voor het fietsverkeer voorbehouden zijbermen van de rijkswegen wettelijk te beschermen door middel van een gemeentelijk reglement. Omdat een dergelijke reglementering tot de lokale politiebevoegdheden hoorde, stuurde de regering een modelreglement rond naar de gemeenten. Daarin werd bepaald dat op de zijbermen van de rijkswegen die door de regering zouden aangewezen worden het verkeer van ruiters, wagens en dieren verboden was, en dat deze bermen voor fietsers en voetgangers voorbehouden werden. Per streek werd door de regering opgesomd welke rijkswegen hieronder vielen.<sup>5</sup> De voorbehouden zijbermen moesten aangeduid worden door borden. Deze regeling gaf precies weer wat door de Ligue Vélocipédique gevraagd werd, en een groot aantal gemeenten ging hier inderdaad op in.

Daarmee was de kous niet af. De regering voelde wel wat voor een nationale verkeerswet, te meer omdat dit inhield dat een aantal belangrijke lokale bevoegdheden naar de nationale overheid zou overgeheveld worden. In april 1894 kwam de fiets nogmaals ter sprake in het parlement. Deze maal nam de Leuvense volksvertegenwoordiger Albert Nijssens het woord om de petitie van de Ligue Vélocipédique Belge en van de Ligue Nationale pour l'Amélioration des Routes te verdedigen. Nijssens vroeg *au nom du cyclisme belge* om een nationaal verkeersreglement. Dat was op zichzelf een oude vraag van de fietsbeweging, Nijssens beweerde ditmaal echter genoegdoening gekregen te hebben van de minister: "L'honorable ministre de l'agriculture a, en effet, annoncé que, au cours de la session actuelle, il déposerait un projet de loi sur le roulage." Minister De Bruyn, die eerder al blijk had gegeven van enige sympathie voor de fietsers, ontkende dit niet en verwees in zijn antwoord eveneens naar *la prochaine loi sur la police du roulage*.

Nijssens verdedigde de petitie van de fietsbeweging op bepaald amicale toon. Regelmatig werd zijn rede doorspekt met grapjes en onderbroken door hilariteit op de parlementaire banken. Vooral verwijzingen naar de op dat ogenblik actuele problematiek van het algemeen meervoudig stemrecht waren populair. Zo onderbrak Kamiel Huysmans een uiteenzetting van Nijssens over de plaats die de fietsers op de weg innamen met de woordspeling: "Combien de voie leur donnez-vous?" Waarop Nijssens repliceerde: "Trois voix à ceux qui les méritent et à tous la voie cyclable." Beide opmerkingen werden gevolgd door gelach vanuit het halfroond. Hilariteit was er opnieuw toen Nijssens even later uitriep: "Je vois déjà le jour où l'on pourra en toute vérité proclamer que la bicyclette est le cheval de la démocratie!", waaraan Fléchet lachend toevoegde: "Un cheval à roulettes!", en d'Andrimont: "Vous allez faire baisser les recettes du ministre des chemins de fer." Even later was het opnieuw raak. Nijssens: "Dans quelques années, les cyclistes seront plus nombreux sur nos routes que les piétons. On peut, tout au moins, estimer que, dès cette année, il y en aura presque autant qu'il y avait, avant la revision, d'électeurs généraux." Waarop De Mot dan weer: "Nous

<sup>5</sup> Gemeentebld van de Stad Gent, 24/4/1894, p. 355-359.



aurons donc le cyclisme universel et plural!” *Hilarité générale*. Ik vermeld deze burgergein wat uitvoeriger, omdat de luchtige toon waarop de tussenkomsten verliepen kenmerkend was voor het beeld dat over het cyclisme leefde in het parlement. Ondanks de formeel herhaalde argumenten in verband met het economische belang van de fiets, werd het cyclisme toch in de eerste plaats in de sector van het vertier gesitueerd. Zo benadrukte Nijssens weliswaar achtereenvolgens het belang van het fietsen voor de hygiëne (gezonde lichaamsbeweging), het nut voor de *petits transports économiques*, de democratiserende kracht voor de arbeider (die in een grotere straal werk kon zoeken), en tenslotte het militaire belang van de fietsafdelingen in het leger. Maar als eerste argument vermeldde hij: “Depuis longtemps le vélocipède est une source de distractions honnêtes et salutaires.” Hij werd daarin gevolgd door minister De Bruyn, die het had over *ce rapide et agréable mode de locomotion*, en erop wees dat de amateurs van deze sport recht hadden op berijdbare wegen.

Deze positieve stemming in het parlement over een frivool onderwerp uit de sfeer van het vertier en de ontspanning was vrij opmerkelijk. Nochtans was deze stemming niet unaniem. De vijandigheid die de fietsers ondervonden op de straat, vooral op de plattelandswegen, was ook aanwezig in het parlement. Zo onder meer bij Alphonse Nothomb, katholiek volksvertegenwoordiger uit Luxemburg en oud-minister van Justitie, op dat moment 76 jaar oud. Zo deze verdediger van het algemeen stemrecht er op politiek vlak progressieve ideeën op nahield, op het vlak van levensstijl verafschuwde hij de grote stad, en alle lichtzinnigheden die men er kon aantreffen. Nothomb onderbrak een rede van minister De Bruyn voor een zware uitval tegen de fietsers:

J’espère que vous nous protégerez contre les ardeurs excessives des bicyclistes, qui sont des vélocemen, mais qui mériteraient d’être appelés des *férocemen* (*hilarité prolongée*) tant les malheureux piétons ont à en souffrir. Il faudrait mettre un terme aux abus des fervents de la pédale.<sup>6</sup>

Deze verdeeldheid kwam opnieuw aan het licht toen een maand later de Gentse katholieke volksvertegenwoordiger Achille Eeman het slechte onthaal van de fietsers bij de spoorwegen aanklaagde. Eeman benadrukte eveneens het democratische karakter van de fiets, “ce cheval démocratique, comme on l’a appelé,” en dat ging de conservatieve katholiek Charles Woeste op de zenuwen werken. Hij beet Eeman toe: “Ce n’est pas un cheval démocratique: il coûte très cher!”<sup>7</sup> De stemming bleef echter overwegend positief. Overigens hanteerde ook Eeman een eerder luchtig toontje. Zo merkte hij op, naar aanleiding van het overdreven aantal formulieren dat diende ondertekend te worden door treinreizigers die hun fiets op de trein wilden meenemen: “Je ne puis supposer que l’administration veuille tout simplement collecter les signatures des cyclistes pour en former un album.”<sup>8</sup>

<sup>6</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 17/4/1894, p. 1056. Cursivering in origineel.

<sup>7</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 10/5/1894, p. 1381.

<sup>8</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 10/5/1894, p. 1381.

Met het fel opgemerkte pleidooi van Albert Nijssens, die later tot de regering zou toetreden, leek het ijs gebroken.<sup>9</sup> Een jaar later, tijdens de begrotingsdiscussie van 1895, trad een hele reeks sprekers aan die de eisen voor betere wegen en een nationaal reglement in hun rede opnamen. Vooral de jonge Brusselse christendemocraat Henri Colfs schetste een bijna utopisch beeld van de fietsende samenleving:

La bicyclette fait chaque jour des adeptes nouveaux. Plusieurs membres de cette Chambre en sont de fervents défenseurs et ils seront d'accord avec moi pour reconnaître qu'elle leur rend de sérieux services.

Mais elle n'est pas seulement un objet de luxe: elle devient un véritable instrument de travail et, à ce titre, son usage mérite d'être encouragé. Beaucoup d'ouvriers, de jour en jour plus nombreux, peuvent grâce à son emploi, aller se fixer à la campagne. Nous devons encourager cet exode vers le dehors, là où l'air pur rend aux poumons les éléments nécessaires pour résister à l'atmosphère empoisonnée des ateliers.

Dit idyllische beeld kon zelfs de socialist Jules Destrée bewegen tot een enthousiast *Tres bien! très bien!*<sup>10</sup>

Intussen was er nog steeds geen wetsontwerp neergelegd. In maart 1895 verklaarde directeur van Bruggen en Wegen Charles Lagasse de Locht in een interview dat hij een wetsontwerp rond de wegenis had uitgewerkt ("Il est prêt depuis longtemps."). De minister zou het al lang ingediend hebben, maar, zo bevestigde Lagasse op vraag van de journalist, de Conseil des Mines vertraagde op dat moment de zaken.<sup>11</sup> De Bruyn had dus inderdaad in de loop van 1894, zoals beloofd aan Nijssens, zijn administratie de opdracht gegeven een wettekst voor te bereiden. Het ontwerp was daarna rondgestuurd geworden naar een groot aantal administraties en lokale besturen, en zou pas begin 1896 opnieuw bij de minister belanden. In mei 1895 had de Ligue Vélocipédique blijkbaar inzage gekregen van de ontwerp-tekst, en publiceerde een hoofdartikel waarin eerder negatief werd gereageerd op het ontwerp De Bruyn.<sup>12</sup> Het ontwerp vervolgde wel erg rustig zijn weg langs de diverse diensten en besturen die om advies werden gevraagd. Einde 1895 diende de Ligue Vélocipédique Belge haar petitie nogmaals in.<sup>13</sup> In de loop van dat jaar had de vereniging er zorg voor gedragen zich van de steun te verzekeren van een groot aantal politieke persoonlijkheden. De Ligue benoemde minister van Openbare Werken De Bruyn tot erelid, evenals de volksvertegenwoordigers Eeman, Fléchet, Nijssens en Anspach-Puissant. In mei verkreeg ze de hoge bescherming van kroonprins Albert, en in november de patronage van koning Leopold. De petitie van december droeg dus enig gewicht mee. De stichting van een Automobile Club de Belgique in de winter van 1895 op 1896 werd verwelkomd als de komst van een

<sup>9</sup> Albert Nijssens trad op 25 mei 1895 toe tot de regering de Burlet, en werd de eerste minister van Industrie en Arbeid. Hij nam deze departementen nota bene over van minister De Bruyn (daarna enkel nog minister van Landbouw en Openbare Werken) tot wie hij zich in deze interventie richtte (Luykx en Platel, *Politieke geschiedenis van België*, p. 934).

<sup>10</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 14/3/1895, p. 966 (Henricot), 1/5/1895, p. 1398 (Warnant en Fléchet), 3/5/1895, p. 1417 ('t Kint de Roodenbeke) en p. 1420 (Colfs), 7/5/1895, p. 1449 (Delbeke) en 8/5/1895, p. 1466 (Desmaisières).

<sup>11</sup> *Le Cycliste Belge Illustré*, 14/3/1895, p. 3394.

<sup>12</sup> *Le Cycliste Belge Illustré*, 9/5/1895, p. 1.

<sup>13</sup> *Revue Vélocipédique Belge*, 5/12/1895, p. 563.

nieuwe bondgenoot. De Ligue nam zich voor om samen met de Touring Club en de Automobile Club stappen te ondernemen om een ontwerp gezamenlijk voor te dragen, maar over deze voornemens werd verder niets meer vernomen. Blijkbaar was het water nog veel te diep met de amper een jaar oude rivaal Touring Club.<sup>14</sup>

## 4.2 Voorstellen De Bruyn en Liebaert

---

Op 21 mei 1896 diende minister van Landbouw en Openbare Werken Léon De Bruyn twee wetsontwerpen in bij de Kamer. Het eerste was het langverwachte wetsontwerp op de *police du roulage et de la circulation*, het tweede een voorstel tot oprichting van een Bijzonder Wegenfonds. Dit laatste ontwerp werd vrijwel onmiddellijk in behandeling genomen, en de wet verscheen reeds twee maanden later in het staatsblad.

Er zou opnieuw, voor het eerst sinds de jaren 1830, een wegenfonds worden ingesteld, met een krediet dat alle sommen die in de voorbije jaren door de fietsersbeweging moeizaam waren gemobiliseerd voor de verbetering der wegen, in één klap ettelijke malen overtrof. Het wetsontwerp voor het Bijzonder Wegenfonds stelde voor om over een periode van acht jaar een som van tien miljoen frank ter beschikking te stellen om herstellingswerken aan het in belabberde staat verkerende net van landwegen te subsidiëren, zowel aan rijks- als aan gemeentewegen. Globaal werd op de diverse begrotingen jaarlijks reeds meer dan vijf miljoen frank uitgegeven aan de 7.420 km rijkswegen, en daarnaast nog eens drie miljoen aan de circa 30.000 km gemeentewegen. Dat volstond echter lang niet.

Construites à une époque déjà ancienne, en matériaux de fort calibre et sur une grande largeur, en vue d'un roulage intense et pondéreux, les chaussées dont elles sont revêtues ne répondent plus à la nature des transports qui les utilisent. La nécessité d'une réfection extraordinaire s'impose donc.

Het ontwerp was ondertekend door regeringshoofd en minister van Financiën Paul de Smet de Naeyer en door minister van Landbouw en Openbare Werken Léon De Bruyn. Het werd uitdrukkelijk gesitueerd binnen “le vaste programme des travaux d'utilité publique inauguré par le Gouvernement.” Er werd obligaat lippendienst bewezen aan de verzuchtingen van het cyclisme:

Le moment paraît d'autant mieux choisi pour entreprendre méthodiquement l'exécution de ce travail, que celui-ci pourra se combiner avec l'aménagement des sections empruntées par les railways vicinaux et avec l'installation de pistes cyclables.

Belangrijker was dat het voorstel stipuleerde dat het wegenfonds eveneens moest besteed worden aan bijzondere werken aan gemeentewegen *d'intérêt agricole*. Dat laatste sloeg niet zozeer op de gewone gemeentewegen, maar wel op de kleine onverharde weggetjes naar en

<sup>14</sup> *Le Cycliste Belge illustré*, 21/3/1895, p. 3429, 2/5/1895, p. 3574 en 21/11/1895, p. 4320, *Revue Vélocipédique Belge*, 16/4/1896, p. 949-951.

door de velden, die door de boeren gebruikt werden. Niet iedereen was immers overtuigd van het belang van afzonderlijke wegstroken voor in ijdelheid rondtoerende burgerzonen en -dochters. De sociale kwestie was hoog op de agenda komen te staan in de voorbije jaren, en de nieuwe regering de Smet de Naeyer, die pas enkele maanden daarvoor, in februari 1896, was aangetreden, had in dat opzicht nog alles te bewijzen.<sup>15</sup>

De Kamercommissie was het daar volkomen mee eens, en stelde zelfs voor om de koek netjes in tweeën te delen, de helft voor de rijkswegen, en de helft voor de landbouwwegen. Rapporteur Van Cauwenbergh vroeg om de splitsing van het wegenfonds, en maakte duidelijk welke twee kampen tegenover elkaar stonden: cyclisme en landbouw. Hij vreesde dat de fietsersbeweging te zwaar zou wegen, en vroeg daarom om de helft van het budget te reserveren voor agriculture, want "l'honorable ministre va être sollicité par deux puissantes administrations qui, toutes deux, sont placées sous sa surveillance: l'administration des ponts et chaussées et celle de la voirie vicinale." Dit voorstel werd uitdrukkelijk gesteund door de rechterzijde van de Kamer, terwijl vanuit de linkerzijde Jules Destrée opmerkte: "Moi, j'espère qu'on n'oubliera pas les cyclistes!" De beide betrokken ministers hielden echter de boot af en weigerden om zich de handen te laten binden door een precieze verdeling van het wegenfonds op voorhand in de wet te laten vastleggen.<sup>16</sup>

De regering probeerde met dit voorstel twee vliegen in één klap te slaan, en geen ervan had wat met de fietsersbeweging te maken. De investering in het op punt stellen van de landwegen moest veeleer gezien worden als een verlengstuk van de succesvolle sociale politiek die was ingezet met de goedkope spoorwegabonnementen, vanaf 1869 en gedurende de jaren 1870, en verdergezet met de ontwikkeling van een netwerk van tram- en buurtspoorwegen in de jaren 1880.<sup>17</sup> De regering had er alle belang bij om de trend van verstedelijking te lijf te gaan met een pendelaarspolitiek, en aldus de plattelandsbevolking uit de klauwen te houden van de verderfelijke, en politiek steeds roder kleurende steden. Tegelijk was de katholieke wereld langzaam maar zeker een apparaat aan het opbouwen om de socialisten van het platteland weg te houden. Elke geste van de regering die de boerenbevolking direct baat zou brengen was welkom. Daar moest de reden gezocht worden waarom de regering uitdrukkelijk stelde dat met de kredieten ook de kleine boerenwegeltjes moesten opgekalefaterd worden, een materie waar geen regering zich tot dan had mee ingelaten.<sup>18</sup>

Het andere wetsontwerp, dat van de Verkeerswet, bleek een werk van langere adem. Het eerste en belangrijkste artikel van dit ontwerp gaf aan de regering de bevoegdheid om zelf verkeersreglementen uit te vaardigen in koninklijke besluiten zonder dat een wetgevende

<sup>15</sup> *Parlementaire Stukken Kamer*, 21/5/1896, nr. 209.

<sup>16</sup> *Parlementaire Stukken Kamer*, 3/6/1896, nr. 231, p. 1-3, *Parlementaire Handelingen Kamer*, 27/5/1896, p. 1490, 5/6/1896, p. 1648-9 en 10/6/1896, p. 1688-90.

<sup>17</sup> Ernest Mahaim, *Les abonnements d'ouvriers sur les lignes de chemins de fer belges et leurs effets sociaux*, Brussel, 1910.

<sup>18</sup> *Belgisch Staatsblad*, 4/7/1896, p. 2714-5

interventie van het parlement nodig zou zijn. Bij wijze van informatie voegde de minister meteen een eerste verkeersreglement aan het wetsontwerp toe.<sup>19</sup>

Voorals dit voorontwerp van reglement lokte commentaren uit. De Ligue Vélocipédique Belge toonde zich bijzonder tevreden over dit initiatief van *haar erelid*. De bepalingen hadden volgens haar voldoende rekening gehouden met de wensen geuit in haar petitie van 1894 en 1895. Enkel het verplicht stellen van een rem was er volgens haar te veel aan, naar verluidt omdat fietsers te veel op hun rem zouden gaan vertrouwen en een losbandig rijgedrag gaan vertonen. Verder dank en felicitaties aan de minister. Le Véloce sloot zich hier volmondig bij aan: “Voilà bien notre droit à la route officiellement reconnu.”<sup>20</sup>

Nochtans kwam het voorontwerp maar zeer gedeeltelijk tegemoet aan de fietserseisen. In artikel 42 werd gesteld dat een zijberm kon toegewezen worden aan het fietsverkeer, indien nodig, door de minister of de gouverneur. Er werd evenwel niet gerept over het exclusief voorbehouden aan fietsers van deze zijberm, noch over eventuele sancties voor andere weggebruikers die de berm zouden betreden. Daarentegen werd, in navolging van de lokale fietsreglementen, een hele waslijst verplichtingen opgelegd aan het fietsverkeer: een rem (artikel 5), een nummerplaat (artikel 10), een lantaarn (artikel 44), en grondige snelheidsbeperkingen (artikels 28-29 en 30-31).<sup>21</sup>

Het duurde dan ook niet lang of de Ligue stuurde haar wensen tot aanpassing van het ontwerp naar het parlement. Vooral de verplichte aanwezigheid van een rem werd verworpen. Daarnaast vroeg de vereniging om het hogervermelde artikel 42 aan te vullen met de bepalingen uit het voorstel Claes van 1892. Tenslotte was het opmerkelijk dat de vereniging nogmaals een stap verder wilde gaan. Na de aanleg van fietspaden, en de wettelijke bescherming ervan, moest nu ook de uitvoering van de wet gegarandeerd worden. Immers, de kantonniers waren tevens cafébazen en durfden hun klienteel niet beboeten, en de gendarmerie leek zich vooral in te spannen om eigenhandig zo veel mogelijk fietspaden te vernielen. De Ligue Vélocipédique stelde daarom voor om een aantal van haar eigen leden de ambtenaren te laten afleggen en bevoegdheid tot verbaliseren toe te kennen. Een wens die, zo zal men begrijpen, bij de overheid op weinig enthousiasme stuitte.<sup>22</sup>

Ook de nog jonge rivaal van de Ligue, de Touring Club de Belgique, bleek na het aanvankelijke enthousiasme toch wel enkele bedenkingen te hebben bij het ontwerp De Bruyn. Vooral Charles Fortin, lid van het wegecomité van de vereniging, ontpopte zich als een productief commentator van het regeringsontwerp. De Touring Club stuurde op 20 november 1896 op haar beurt een ontwerp van reglement naar de minister en de Kamercommissie. Het was hoofdzakelijk gebaseerd op de Franse wetgeving, die in februari tot stand was

<sup>19</sup> *Parlementaire Stukken Kamer*, 21/5/1896, nr. 210.

<sup>20</sup> *Revue Vélocipédique Belge*, 28/5/1896, p. 1096, *Le Véloce*, 24-25/5/1896, p. 2.

<sup>21</sup> *Parlementaire Stukken Kamer*, 4/3/1898, nr. 90, p. 44-47.

<sup>22</sup> *Le Véloce*, 28/5/1896, p. 2 en 24/11/1896, p. 2-3, *Revue Vélocipédique Belge*, 26/11/1896, p. 1670-1671.

gekomen.<sup>23</sup> Rapporteur Liebaert vermeldde later in zijn verslag expliciet dat de commissie dit verzoek van de Touring Club had ontvangen, er werd echter niet ingegaan op de vraag om de Franse regeling over te nemen.<sup>24</sup>

In de loop van 1897, terwijl de Kamer nog steeds geen aanstalten maakte om de Verkeerswet in behandeling te nemen, werd de toon langzaam maar zeker bitser. In juni wees Le Vélocé erop dat het ontwerp diverse punten bevatte die afweken van het geldende recht, bijvoorbeeld boetes voor overtredingen die hoger lagen dan in het Strafwetboek, of derden die verantwoordelijk werden gesteld voor strafwettelijke boetes, hetgeen tegen de principes van het recht inging. In augustus publiceerde de Touring Club een lange en erg negatieve commentaar op het wetsontwerp. De delegatie van verkeersbevoegdheden van het parlement naar de regering vond nu geen genade meer in de ogen van de fietsersorganisatie, omdat zij dan niet langer bevriende parlementsleden fietsvijandige regeringen zou kunnen laten interpellieren. Enigszins in tegenspraak hiermee wees de Touring Club de mogelijkheid af voor lagere overheden om bijkomende verkeersbepalingen uit te vaardigen, omdat een centralisering fietsers beter zou beschermen tegen de luimen van lokale fietshaters. Het was duidelijk dat enkele regels in het reglement van de stad Brussel de gemoederen hadden opgehitst.

Pour ma part, je me refuserai toujours de la façon la plus absolue (avis à dame police) à garnir ma machine du grelot, soit de la croix de Malte, soit même de celle de ma mère, d'y faire graver, soit la silhouette du Saint-Michel qui surmonte l'hôtel de ville, soit même un paysage oriental, qui aurait reçu toute approbation de la Société nationale de l'art appliqué à la rue.<sup>25</sup>

Het zittingsjaar 1895-1896 was voorbijgegaan zonder dat de parlementscommissie een rapport had ingediend. Het zittingsjaar 1896-1897 dreigde eveneens te passeren zonder initiatief. Intussen had minister De Bruyn wel al een reeks amendementen ingediend op zijn eigen ontwerp. Op 28 november 1896 diende de minister een tweede voorontwerp van reglement in bij het parlement.<sup>26</sup> Dit tweede voorontwerp werd door de minister diplomatisch voorgesteld als een amendement, maar kwam in feite neer, zoals ook de parlementscommissie zou erkennen, op een geheel nieuw ontwerp. Er werden dus niet één, maar twee voorontwerpen van algemeen reglement ingediend. De verklaring hiervoor is dat het eerste voorontwerp afkomstig was van de administratie van Bruggen en Wegen, terwijl het tweede afkomstig was van de administratie van Gemeentewegen.<sup>27</sup> De rivaliteit tussen beide administraties

<sup>23</sup> *Bulletin Officiel du Touring Club de Belgique*, december 1896, p. 4-5, februari 1897, p. 17-8.

<sup>24</sup> *Parlementaire Stukken Kamer*, 4/3/1898, nr. 90, p. 5.

<sup>25</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, augustus 1897, p. 121.

<sup>26</sup> Opgenomen in het rapport op het wetsontwerp, in de tweede bijlage (*Parlementaire Stukken Kamer*, 4/3/1898, nr. 90, p. 54-56).

<sup>27</sup> De voorloper van de administratie Gemeentewegen werd in 1850 opgericht. Direct na de uitvaardiging van de Verkeerswet, in het koninklijk besluit van 5 augustus 1899, werd Bruggen en Wegen ondergebracht bij het Ministerie van Financiën en Openbare Werken, en Gemeentewegen bij het Ministerie van Landbouw. Pas in 1910 kwamen de beide opnieuw onder dezelfde minister samen (Karel Velle, *Het Ministerie van Openbare Werken (1837-1990)*, Brussel, 1993, p. 160-71, F. Maertens, 'Amélioration de la voirie comunale en Belgique', *Annales des travaux publiés de Belgique*, lxxxv, 1932, 3, p. 427-8). Daarnaast kregen vanaf de jaren 1860 de provincies hun eigen *Services techniques provinciaux*, die de facto los van Bruggen en Wegen werkten (Christophe, 'Histoire des routes belges', p. 207).

was reeds doorgedrongen tot in het parlement. Kamerlid Paul Delvaux: “Antérieurement, je me suis élevé, à différentes reprises, contre le dualisme qui existe entre l'administration de la voirie vicinale et celle des ponts et chaussées ; ce dualisme devient parfois de l'antagonisme.” Hij pleitte ervoor om beide administraties te versmelten.<sup>28</sup> De concurrentie tussen de twee administraties was een weerspiegeling van de spanning tussen de centrale en de lokale bevoegdheidsniveaus, een spanning die ook het grootste deel van de debatten in het parlement zou domineren.

Het was opmerkelijk dat in het tweede ontwerpreglement aan een aantal bezwaren van de fietsersbeweging tegemoet gekomen werd. De fietspaden werden beter beschermd, de verplichte aanwezigheid van een rem werd overgelaten aan de lokale besturen (er was reeds eerder geopperd dat een rem nuttiger was in de heuvelachtige Ardennen dan in het vlakke Vlaanderen), en enkele artikels waarin eisen werden gesteld aan de constructie van de fietsen en waarin aan agenten verregaande bevoegdheden tot identiteitscontrole werden toegekend waren verdwenen.<sup>29</sup>

Een lange rustpauze volgde in het parlement. De behandeling van het wetsontwerp in het parlement liet op zich wachten: niet in 1896, maar al evenmin in 1897 en 1898. De fietsersorganisaties wachtten ongeduldig af, maar beperkten zich ertoe om jaarlijks de wens te uiten om het ontwerp spoedig behandeld te zien.<sup>30</sup> In maart 1898 diende eindelijk de parlementscommissie haar verslag over het wetsontwerp in, vergezeld van (alweer) een nieuw voorontwerp van reglement. Verslaggever Julien Liebaert stelde enigszins tot zijn verbazing vast dat het wetsontwerp tevens een ontwerpreglement bevatte, “à permettre aux Chambres législatives d'apprécier l'usage qui serait fait du pouvoir de délégation attribué au Gouvernement par l'article 1<sup>er</sup> du projet de loi.” Dat was strikt gezien overbodig, aangezien dit reglement niet ter stemming aan het parlement diende voorgelegd te worden, en de Kamer wel wat beters te doen had dan vrijblijvende wensen te uiten aan de regering. Niettemin, “[l]es sections ne l'ont pas compris ainsi et, laissant de côté le projet de loi, seul objet soumis à nos délibérations, la plupart se sont exclusivement occupées de l'avant-projet de règlement, dont elles ont ainsi affirmé l'extrême importance.” De commissie had zich dan ook maar met het reglement beziggehouden. Aangezien er bovendien niet één maar twee voorontwerpen op tafel waren gelegd, was dat bovendien een goede gelegenheid om enige orde te scheppen, en beide ontwerpen te verenigen. En passant willigde de commissie nog enige wensen in die hen waren overgemaakt door de fietsersorganisaties, zo werd de verplichte rem voor fietsen prompt geschrapt.<sup>31</sup>

<sup>28</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 21/5/1897, p. 1457.

<sup>29</sup> *Parlementaire Stukken Kamer*, 4/3/1899, nr. 90, p. 54-56.

<sup>30</sup> *Revue Vélocipédique Belge*, 25/2/1897, p. 159, 12/5/1898, p. 313 en 24/11/1898, p. 775.

<sup>31</sup> *Parlementaire Stukken Kamer*, 4/3/1899, nr. 90, p. 22-3. De betreffende commissie was de middenafdeling, met als verslaggever Julien Liebaert. Deze laatste zou evenwel op 24 januari 1899 tot de nieuwe regering Vandenpeereboom toetreden als minister van Financiën, nog voor het begin van het debat, waarna zijn rol als verslaggever werd overgenomen door Paul Delvaux (Luyckx en Platel, *Politieke geschiedenis van België*, p. 934).

Charles Fortin was ditmaal een tevreden man. Hoewel de commissie lang niet alle wensen van de eerder door de Touring Club gepubliceerde commentaar opnam, werd haar rapport toch als een overwinning beschouwd: “Comme nos lecteurs peuvent le constater les efforts de notre Association pour améliorer la législation sur le roulage ont été couronnés d’un plein succès.” Nochtans, behalve het schrappen van de verplichte aanwezigheid van een rem verschilde het commissieontwerp nauwelijks van het vorige ontwerp. De Touring Club werd nu wel erg ongeduldig, en besloot in oktober 1898 om alles te zetten op de snelle goedkeuring van het ontwerp. Op 9 oktober werd besloten een petitiebeweging op te starten. In de loop van dezelfde maand ontvingen alle senatoren een persoonlijke brief van de fietsersvereniging, op 26 oktober had een delegatie van de Touring Club een onderhoud met minister De Bruyn, en op 21 december 1898 meldde voorzitter Gaston Beirlaen zich aan voor een persoonlijke audiëntie bij dezelfde minister.<sup>32</sup>

Toch zou het belangrijkste lobby-initiatief uiteindelijk niet van de fietsersorganisaties uitgaan, maar van wat op dat ogenblik nog hun kleine broertje was, de automobilistenbeweging. De voorgestelde verkeersreglementen beperkten zich immers niet tot regels voor voer­mannen, koetsiers en fietsers. Voor het eerst werden *automobielen* letterlijk genoemd in een wettekst. Tot dan waren de vermeldingen van deze nieuwe tuigen in het parlement op een hand te tellen. Het nog jonge 36-jarige katholieke Kamerlid van de *jeune droite*, graaf Charles de Broqueville, bracht als eerste in mei 1896 de automobiel ter sprake in het Belgische parlement: “Comme vous le savez tous, une nouvelle invention va démontrer, une fois de plus, combien les routes sont nécessaires et utiles. Je veux parler de l’automobilisme, qui assurément sera un des moyens de locomotion de l’avenir.” De Broqueville koos resoluut de zijde van deze *locomotion de l’avenir*, en vroeg aan de minister om voldoende budgetten te voorzien om het hele landwegennet te herwerken en geschikt te maken voor de komst van de automobiel.<sup>33</sup>

Voor een volgende vermelding van de automobiel was het wachten tot de Senaatsvergadering van 3 mei 1898. Georges Montefiore Levi was een Luikse senator van Britse afkomst, niet toevallig progressief liberaal en ingenieur van opleiding, en als industrieel rijk geworden in de spoorwegensector.<sup>34</sup> Montefiore Levi zag het zo: “Avec le développement constant de l’emploi des bicyclettes, automobiles, etc., les chevaux finiront par disparaître, je crois, dans un délai rapproché.” Dit eerder visionaire beeld kwam zo ongeloofwaardig over dat er een golf van protesten vanuit het halfroond kwam: vooral de katholieken zagen een dergelijke toekomst niet zitten. Minister De Bruyn kreet ontsteld: “J’espère bien que non!” Maar Mon-

<sup>32</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, april 1898, p. 59-61, oktober, p. 170-172 en 186-187, en december, p. 206-209.

<sup>33</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 28/5/1896, p. 1516.

<sup>34</sup> Guido Erreygers, & Bert Mosselmans, 'Economists in the Belgian Parliament (1831-1918)', in Massimo Augello & Marco Guidi (eds.), *Economists in Parliament in the Liberal Age, 1848-1920*, Aldershot, 2005, p. 56.



tefiore Levi ging onverstoort verder: “On arrivera, je le crains, tout en le déplorant, à remplacer les chevaux par des machines.” Overigens had Montefiore Levi het bij deze gelegenheid niet enkel over de activiteiten van de Automobile Club, maar ook over de *locomobiles routières*, gemotoriseerde transporttuigen die vier zwaar beladen wagons konden voorttrekken. De senator verwees naar een zandgroeve die deze tuigen aanwendde op het traject Bonnelles-Poulseur (ten zuiden van Luik). Hij klaagde dat zij de weg beschadigden en het verkeer belemmerden, en vroeg maatregelen.<sup>35</sup>

De nog relatieve maagdelijkheid van de prille Automobile Club de Belgique, gecombineerd met het hoge maatschappelijke aanzien van haar bestuursleden plaatste haar in een geschikte positie om de krachten van de betrokken verenigingen te bundelen en een eindoffensief te lanceren. Op de algemene vergadering van de Automobile Club van 5 december 1898 nam Louis de la Charlerie, voorzitter van de grote Brusselse fietsclub Union et Véloce Club Bruxellois en van het succesrijke door haar georganiseerde jaarlijkse autosalon, het woord om het niet minder dan sensationele voorstel te lanceren een entente te stichten met de Touring Club en de Ligue Vélocipédique. De Automobile Club belastte hem met het bijeenroepen van een vergadering.<sup>36</sup>

Op 11 januari 1899 vond deze vergadering plaats met vier deelnemende verenigingen: de Automobile Club, de Touring Club, de Ligue Vélocipédique en de *Œuvre Nationale des Salons Belges du Cycles et de l'Automobile*, zijnde een met de Union et Véloce Club Bruxellois verbonden vereniging. De laatste, nota bene vertegenwoordigd door initiatiefnemer de la Charlerie, werd echter prompt uitgesloten met als argument dat enkel koepels van verenigingen konden deelnemen. Voor het overige verliep de bijeenkomst bijzonder gunstig, zodat besloten werd een permanent drukgingsorgaan op te richten onder de naam *Conseil National du Cycle et de l'Automobile*.<sup>37</sup>

De nieuwe vereniging droeg nogal wat gewicht mee: de Ligue Vélocipédique telde op dat ogenblik dertienduizend leden, de Touring Club niet minder dan twintigduizend, en de Automobile Club werd geleid door een bestuur waarin nogal wat blauw bloed vertegenwoordigd was. De Touring Club was de meest invloedrijke deelnemer, maar graaf Fernand de Villegas de Saint Pierre Jette was de centrale figuur. De laatste was niet enkel de stichter van de Automobile Club en de toenmalige secretaris ervan, hij was tevens nog steeds lid van het invloedrijke sportcomité van de Ligue Vélocipédique Belge.

Het voornaamste wapenfeit van de Conseil National du Cycle et de l'Automobile was een petitie die op een strategisch ogenblik aan het parlement werd bezorgd, namelijk op 16 en 17 februari 1899, net op het ogenblik waarop de Kamer uiteindelijk de bespreking van de

<sup>35</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 3/5/1898, p. 414.

<sup>36</sup> *L'Automobile Illustré*, 1899, nr. 46, p. 7.

<sup>37</sup> *L'Automobile illustré*, 1899, nr. 47, p. 3-5 en nr. 48, p. 1, *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, januari 1899, p. 1-2.

Verkeerswet aanvatte. Minister De Bruyn was zo vriendelijk op het parlementaire spreekgestoelte de goede ontvangst van de brief te vermelden, al maakte hij de pijnlijke vergissing deze te omschrijven als *une communication du Touring Club*.<sup>38</sup> Hoewel de omvang van het drukgingsorgaan bij de meeste parlementsleden respect afdwong, is de impact van haar acties minimaal geweest. De debatten van 16 en 17 februari werden, ondanks de oproepen in de petitie, op recordtempo en onder volslagen desinteresse van de parlementsleden afgewerkt. Pas enkele weken later, op het ogenblik van de tweede stemming over het ontwerp, kwam er animo in de discussies, maar om geheel andere redenen dan de lobby-activiteiten van de fietsersverenigingen.

De uitgebreide petitie, blijkbaar van de hand van de Villegas, herhaalde de wensen die reeds eerder waren geuit door de fietsersverenigingen. Wat de regels rond de automobiël betrof, kantte hij zich tegen het *régime d'exception de défaveur* dat door het voorontwerp van reglement zou ingesteld worden. De Villegas maakte vooral bezwaar tegen de snelheidsbeperkingen — een cruciaal aspect van het automobilisme — en eiste dat de automobielen op gelijke voet zouden behandeld worden met koetsen en gespannen.<sup>39</sup>

#### 4.3 Staat en automobilisme als bondgenoten

---

De algemene discussie in het parlement ging op 16 februari 1899 van start en werd diezelfde namiddag nog afgesloten, nadat amper zes sprekers het woord hadden genomen.<sup>40</sup> Zowel Charles Woeste als minister De Bruyn drukten hun verbazing uit over de geringe belangstelling die dit toch niet onbelangrijke wetsontwerp in het halfroond genoot. De volgende dag werd het ontwerp zonder noemenswaardige tegenstand in eerste lezing aangenomen. Op 28 februari stond het ontwerp op de agenda voor de tweede en definitieve stemming, in normale omstandigheden een formaliteit. Toen barstte de bom echter. Drie dagen lang kwam de ene spreker na de andere zijn ongenoegen uiten over de voorgestelde regeling.<sup>41</sup> Ondanks de tegenstand, en mede dankzij de verzoenende houding van minister De Bruyn, die het ene amendement na het andere aanvaardde, werd het ontwerp uiteindelijk toch goedgekeurd.

Eerste artikel. Aan de Regeering wordt machtiging verleend om, bij koninklijk besluit, algemeene verordeningen uit te vaardigen tot regeling van de politie op het vervoer en op het verkeer van alle vervoermiddelen te lande, van trek- last- of rijdieren en van vee. [...].<sup>42</sup>

Van de Verkeerswet was vooral het eerste artikel van belang. Dit artikel bepaalde immers dat de regering het recht had om algemene verkeersreglementen uit te vaardigen. Deze rege-

<sup>38</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 16/2/1899, p. 631.

<sup>39</sup> *L'Automobile Illustré*, 1899, nr. 48, p. 16-20.

<sup>40</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 16/2/1899, p. 622-627.

<sup>41</sup> Zittingen van 28 februari, 1-2 maart 1899 (*Parlementaire Handelingen Kamer*, 28/2/1899-2/3/1899, p. 713-742).

<sup>42</sup> *Belgisch Staatsblad*, 25/8/1899, p. 3421.

ling, op het eerste zicht weinig opzienbarend, was op twee vlakken in negatief opzicht van belang. Ten eerste kende ze de regering verkeersbevoegdheid toe zonder een categorie van wegen te bepalen, dus ook over de gemeentewegen. De wet kwam aldus neer op een centralisering van de verkeersbevoegdheden ten nadele van wat tot dan als één van de grondrechten van de lokale autoriteiten werd beschouwd. Niet alleen vormde hij een belangrijke, zo niet fundamentele stap in de centralisering van de bevoegdheden over de publieke ruimte, zoals in het vorige hoofdstuk reeds werd uiteengezet, maar de regering speelde tevens voluit in de kaart van de invloedrijke liefhebbers van de nieuwe sporten. Ten tweede ontnam de wet het parlement de bevoegdheid over de reglementering van het verkeer. Hij vormde een volgende stap in de delegatie van reglementaire bevoegdheden naar de regering, of met andere woorden naar de administraties. Meteen kreeg de uitvoerende macht een wel bijzonder uitgebreide materie toegeschoven, die de volgende decennia sterk aan belang zou winnen, en één van de pijlers van de technocratische beleidsaanpak van het interbellum zou vormen. Beide aspecten van de nieuwe wet stuitten op hevig verzet bij de parlementsleden.

Maar er was meer aan de hand met de nieuwe verkeersregeling. De nieuwe vormen van mobiliteit stelden de autoriteiten ook voor diepgaande technische problemen. Het centrale punt was de snelheid. Tot dan werden ontmoetingen op de wegen ad hoc geregeld: men ging wel even opzij, er was tijd en ruimte zat. De snelheden van de nieuwe tuigen maakten het evenwel onmogelijk om ontmoetingen op de weg over te laten aan het reactievermogen van de betrokkenen. Er moesten op voorhand afspraken gemaakt worden, zoniet werden botsingen onvermijdelijk. Dat plaatste de overheid voor de uitdaging om een systeem te ontwerpen van fundamenteel nieuwe regels. Deze regels kwamen zeker niet zomaar tot stand, integendeel, het is bijna aandoenlijk om te aanschouwen hoezeer de verkeersregeling nog in haar kinderschoenen stond in deze periode. Langzaam maar zeker zou echter in de volgende decennia de reikwijdte en de technische efficiëntie van het verkeersreglement vooruitgang boeken, tot het duidelijk werd dat het verkeersreglement niet enkel botsingen kon vermijden, maar tegelijk ook een krachtig instrument tot sociale controle over de openbare ruimte was.

De Verkeerswet kwam er niet enkel op vraag van de fiets- en automobiilverenigingen, minister De Bruyn maakte er bovendien geen geheim van dat hij op hun maat geschreven was. Het gebruikelijke argument om de creatie van een nationale wetgeving rond verkeer te legitimeren was het supralokale karakter van de nieuwe vormen van mobiliteit.

[Aux bicyclettes et aux automobiles] convient une réglementation nouvelle, car ces véhicules, grâce à leur grande rapidité, à leur légèreté et à leur endurance, peuvent parcourir des espaces considérables et même traverser le pays d'un bout à l'autre sans s'arrêter. Nous en avons l'exemple tous les jours, puisque des automobiles passent de Hollande en France ou de France en Allemagne, sans s'arrêter en Belgique. La circulation des routes n'est plus locale, mais devient générale et même internationale.<sup>43</sup>

<sup>43</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 16/2/1899, p. 623.

Over deze praktische argumentatie bestond een consensus: het kon inderdaad niet dat een chauffeur die een langere afstand wilde afleggen op voorhand de verschillende reglementen van alle gemeenten die hij of zij onderweg passeerde zou moeten uit het hoofd leren. Er moest een uniforme reglementering komen die voor het hele Belgische grondgebied zou gelden. Alle betrokkenen bij het debat, zowel voor- als tegenstanders, waren het over dit principe eens. Maar de nood aan een uniform reglement impliceerde geenszins dat het parlement zich hierover onbevoegd zou verklaren, en de materie voorgoed zou delegeren naar de regering. Precies op dit punt waren er een paar opvallende elementen die erop leken te wijzen dat er een bondgenootschap tussen de regering en de automobielfclub tot stand was gekomen.

Langs de kant van de Automobile Club de Belgique viel het op dat zowel in de Kamer als in de Senaat telkens een vooraanstaand lid van haar bestuur als een der eerste sprekers het woord nam in de debatten rond het wetsontwerp. In de Kamer was dat graaf Adolphe van Limburg Stirum, als tweede spreker, en in de Senaat nam graaf Arthur de Hemricourt de Grünne als eerste na de verslaggever van de commissie het woord.<sup>44</sup> Het ging hier om respectievelijk de vice-voorzitter en de voorzitter van de Automobile Club. Aan de kant van de regering werd al eerder gewezen op de groeiende welwillendheid van minister van Landbouw en Openbare Werken Léon De Bruyn tussen 1891 en 1899. In 1898 werd zowel aan De Bruyn als aan regeringsleider de Smet de Naeyer het erelidmaatschap van de Automobile Club de Belgique toegekend.<sup>45</sup> Daarnaast was de minister reeds in persoonlijk contact gekomen met de voorstanders van de nieuwe tuigen. De minister stak trouwens niet onder stoelen of banken dat de Verkeerswet geschreven was voor de aanhangers van de nieuwe tuigen:

L'honorable M. van Limbourg-Stirum [sic] a établi, en effet, la nécessité qu'il y a de permettre au gouvernement d'édicter un règlement général sur la police du roulage et du circulation, afin de permettre aux vélocipédistes, aussi bien qu'aux propriétaires de voitures automobiles et autres moyens de transport rapide, de ne pas être arrêtés aux limites de quelque commune par des réglementations locales, prise sans aucune idée d'ensemble.<sup>46</sup>

Beide hadden inderdaad objectief voordeel bij de voorgestelde regeling. De liefhebbers van de nieuwe sporten konden op veel meer begrip rekenen bij de burgers in het parlement dan bij de boeren van het platteland of bij knorrige burgemeesters in de steden. Een uniforme verkeersregeling voor het hele nationale grondgebied, zoals het ontwerp hen bood, met heel wat respect voor de nieuwe tuigen, gaf hen vergeleken met de oude lokale reglementen zo goed als vrije baan op de door hen geliefde plattelandswegen. De regering van de andere kant kreeg een gouden argument aangeboden om terreinwinst te boeken in de reeds decennia aanslepende strijd tussen centraal en lokaal gezag om de bevoegdheid over de wegen (en dus over de publieke ruimte). Gegeven het supralokale karakter van de nieuwe vormen van

<sup>44</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 16/2/1899, p. 623, *Parlementaire Handelingen Senaat*, 22/3/1899, p. 278.

<sup>45</sup> *L'Automobile Illustré*, 1899, nr. 48, p. 1.

<sup>46</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 16/2/1899, p. 626.

mobiliteit, kon de noodzaak tot centraliseren van de verkeersbevoegdheden niet meer genegeerd worden. Geen wonder dat de minister zijn sympathie voor de nieuwe tuigen niet wenste te onderdrukken. Het was dan ook geenszins als een toeval te beschouwen dat van Limburg Stirum en de Hemricourt de Grünne in hun respectieve speeches voor het parlement beiden hun tevredenheid uitdrukten over de creatie van een nationaal verkeersreglement, en tegelijk geen woord van protest uitten tegen de delegatie van bevoegdheden naar de regering, maar deze schijnbaar vanzelfsprekend achtten. Het leverde beide malen een redenering op van de vorm “er is een nationaal reglement nodig, dus spreekt het voor zich dat de bevoegdheid hierover naar de regering gaat.”

Zeker niet alle voorstanders van de nieuwe sporten in het parlement waren het evenwel hiermee eens. De radicale liberaal-progressist Georges Lorand, ondanks zijn sympathie voor fiets en automobiel, protesteerde krachtig tegen het voornemen van de katholieke regering.

Je suis plein de sympathie pour la bicyclette, rempli d’admiration pour l’automobile, que je ne considère pas simplement comme un objet de luxe à l’usage des riches [...]. Mais pourquoi cela implique-t-il une délégation du pouvoir législatif à l’exécutif?<sup>47</sup>

In de Senaat liet Georges Montefiore Levi, eveneens liberaal, ingenieur en befaamd industrieel, dezelfde geluiden horen.

Messieurs, depuis longtemps j’admire le développement constant que prennent la construction et l’usage des engins de locomotion mécanique: bicyclettes, tricycles et automobiles. J’y vois une très grande amélioration des moyens de communication [...]. Je ne puis cependant approuver en elle-même la délégation indéterminée qui est donnée par le projet de loi au gouvernement.<sup>48</sup>

Lorand noch Montefiore Levi waren op dat moment lid van de Automobile Club. De persoonlijke lobbying van de laatste vereniging lijkt in ieder geval vruchtbare bodem gevonden te hebben bij de katholieke regeringen van deze periode. Daarnaast dwong vooral de twintigduizend leden tellende Touring Club respect af. Bij het begin van de debatten vermeldde minister De Bruyn reeds de Touring Club tijdens de verdediging van zijn wetsontwerp, hoewel hij op dat ogenblik verwees naar een mededeling die eigenlijk van de Conseil National du Cycle et de l’Automobile afkomstig was.

Mais, ce matin même, j’ai reçu du Touring Club une communication me signalant diverses stipulations de règlements communaux de nature à entraver la circulation des cyclistes et des automobiles. Personne ne conteste qu’il soit nécessaire qu’une législation uniforme prenne la place des nombreuses *chinoiseries* existantes.<sup>49</sup>

In de Senaat ging de verslaggever van de commissie, Astère Vercruysse de Solart, zelfs zo ver om nagenoeg zijn hele speech te besteden aan een antwoord op de opmerkingen die het door de Touring Club geleide Conseil National du Cycle et de l’Automobile aan het parlement had bezorgd.<sup>50</sup> Verschillende andere sprekers verwezen eveneens naar laatstgenoemde vereniging.<sup>51</sup> Voordien had Julien Liebaert, in zijn rapport voor de Kamercommissie, reeds

<sup>47</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 2/3/1899, p. 736.

<sup>48</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 22/3/1899, p. 281.

<sup>49</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 17/2/1899, p. 631. Mijn cursivering.

<sup>50</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 22/3/1899, p. 277-278.

<sup>51</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 16/2/1899, p. 623 en 17/2/1899, p. 632-633.

gewag gemaakt van *un travail très sérieux* dat door de Touring Club aan de commissie was bezorgd.<sup>52</sup> De fietsersvereniging, op dat moment reeds uitgegroeid tot een vereniging met een indrukwekkend ledenaantal, slaagde erin om haar stem in het parlement gehoord te krijgen, en werd door de politieke wereld ernstig genomen. Van enige invloed van de Ligue Vélocipédique daarentegen was geen spoor te bekennen.

Over de grond van de zaak, de vraag of de nieuwe verkeersvormen eigenlijk wel gewenst waren in de openbare ruimte, werd in het parlement niet gedebatteerd. De sluipende opkomst van fiets en auto, de welwillendheid van regeringszijde tegenover de nieuwe verkeersvormen, gecombineerd met de dubbele argumentatie van de praktische noodzaak tot verkeersafspraken en de voorgespiegelde mobiliteitsrevolutie, hadden een verdere legitimering van de nieuwe verkeersvormen de facto overbodig gemaakt. Toch was de stemming bepaald niet onverdeeld gunstig tegenover het automobilisme. Het hedonistische karakter ervan kon niet bij alle parlementsleden op evenveel begrip rekenen, en de snelheden op de weg die het genereerde vormden een serieuze bedreiging voor de traditionele weggebruikers, de voetgangers. De voorstanders waren zich hiervan bewust, en namen een gematigd defensieve houding aan.

Or, ici vous vous trouvez devant une catégorie de véhicules qui, comme les automobiles, sont tout à fait nouveaux, qui peuvent occasionner des dangers, certes, mais qui effrayent certainement beaucoup de personnes plus qu'ils ne le méritent.<sup>53</sup>

Aldus van Limburg Stirum. In de Senaat liet de Luikse liberaal Alfred Magis zich in vergelijkbare bewoordingen uit. Bovendien aarzelde hij niet om in het risico op ongelukken precies een grond ter legitimatie van de nieuwe Verkeerswet te zien.

Les cyclistes et les automobilistes ne sont pas imprudents par nature. Ils n'ont, pas plus que d'autres, le désir d'écraser leur prochain. Encore une fois, des imprudences peuvent être commises et c'est précisément pour les empêcher et les réprimer dans la mesure de possible qu'il y a lieu d'accorder au gouvernement un certain pouvoir de réglementer dans l'intérêt général.<sup>54</sup>

Dergelijke beduchte houding was niet onterecht. Onder de parlementsleden waren er ook die de nieuwe sporten in het geheel niet zagen zitten, en als een bedreiging ervaarden voor hun leefomgeving. Degenen die hun afkeer uitten waren, op een na, allen katholieken. De ferventste was de tachtigjarige eminente Kortrijkse volksvertegenwoordiger Pierre Tack, die resoluut stelde dat de openbare ruimte er in de eerste plaats moest zijn voor de grote meerderheid van de weggebruikers, de voetgangers: "Il n'est pas possible de prétendre que la voie publique appartient avant tout aux cyclistes et automobilistes!" Tack, die zelf blijkbaar reeds het slachtoffer was geweest van een aanrijding ("cependant je n'étais pas en défaut"), kantte zich in scherpe bewoordingen tegen het bondgenootschap van regering en voorstanders van de nieuwe tuigen:

<sup>52</sup> *Parlementaire Stukken Kamer*, 4/3/1899, nr. 90, p. 5.

<sup>53</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 16/2/1899, p. 624.

<sup>54</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 22/3/1899, p. 284.

Je demande que, dans le règlement général, on prenne des mesures contre les imprudents et les étourdis, que ce règlement général ne dégénère pas en des droits excessifs, compromettant pour le public, accordés à des bicyclist, ou à des conducteurs d'automobiles.

Tack begreep ook zeer goed de hedonistische aard van de nieuwe sporten.

La vie du plus humble est plus précieuse que le plaisir que prend un cycliste à rouler à toute vitesse, à faire preuve de hardiesse ou d'adresse. Je sais qu'il y a des cyclistes qui font usage de la machine pour leurs affaires, mais pour un qui se trouve dans ce cas, il y en a dix qui circulent pour leur plaisir.<sup>55</sup>

Andere katholieken, zoals de jonge Henri Delvaux, of de senatoren Paul Bethune en Eugène de Kerchove d'Exaerde,<sup>56</sup> volgden deze argumenten. In de Senaat sloot de liberaal Georges Montefiore Levi zich hierbij aan, in een opmerkelijk pleidooi. Montefiore Levi, een ingeweken Brit die als ingenieur en industrieel bijzonder succesvol was geweest in de sector van de machinebouw, verklaarde enerzijds bijzondere belangstelling te hebben voor de nieuwe tuigen, "qui sont des instruments de locomotion rendants de grands services," maar anderzijds niet te kunnen aanvaarden dat de nieuwe sporten werden voorgetrokken ten nadele van de voetgangers. De industrieel kante zich als liberaal tegen een katholiek regeringsontwerp, hoewel het een verschijnsel begunstigde waar hij uit hoofde van zijn beroep enkel profijt kon bij halen, zoals hij zelf verklaarde. Bovendien verdedigde hij zijn mening niet met politieke of economische argumenten, maar met bedenkingen uit de sfeer van de levenskwaliteit.

Eh bien, messieurs, les piétons, comme ceux qui vont à cheval ou à voiture, sont actuellement dépossédés des routes. Les piétons ne peuvent plus circuler sans tourner constamment la tête pour s'assurer qu'un bicycle ou un automobile n'arrive pas sur eux. Ce n'est que dans les campagnes, à des distances très éloignées des villes et sur les routes les plus mauvaises, qu'ils peuvent se promener sans avoir la constante préoccupation d'éviter de se laisser écraser.<sup>57</sup>

Toch was het vechten tegen de bierkaai. De wat meer traditioneel ingestelde katholieken, noch de liberale oppositie vermochten de eensgezindheid tussen regering en voorstanders van de nieuwe tuigen te breken. Overigens lieten deze laatsten zich niet zomaar de aantijgingen welgevallen. De liefhebbers van cyclisme en automobilisme benadrukten – tegen de verwijten van hedonisme in – het nut van de nieuwe tuigen.

A la suite du vote de la loi sur les habitations ouvrières, en vue de pousser les employés et les ouvriers à s'établir à la campagne au lieu de s'enfermer dans de mauvais logements en ville, nous voyons, grâce au vélocipède, un grand nombre d'employés et d'ouvriers habiter dans les communes suburbaines et se rendre le matin à leur travail en ville, grâce à leur vélo. D'autre part, d'ici à peu de temps, l'automobile va devenir un instrument de commerce. On s'en servira pour le transport d'objets commerciaux, même pour des transports pondéreux, et le temps n'est pas éloigné où l'automobile remplacera la voiture et le fiacre<sup>58</sup>.

Aldus Henri Colfs, een jonge Brusselse christen-democratische drukker, die zich bijzonder enthousiast toonde over de opkomst van cyclisme en automobilisme. Zijn bijna even jonge

<sup>55</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 16/2/1899, p. 627 en 17/2/1899, p. 633.

<sup>56</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 28/2/1899, p. 714 en *Parlementaire Handelingen Senaat*, 22/3/1899, p. 278 en 284. Telkens ging het om een baron, woonachtig in een landelijke omgeving: Delvaux in Bovigny nabij de Duitse grens, Bethune in het kasteel van Overhamme bij Aalst, en de Kerchove d'Exaerde in het kasteel van Bellem tussen Gent en Brugge.

<sup>57</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 22/3/1899, p. 284.

<sup>58</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 17/2/1899, p. 632.

collega Georges Lorand, een radicale liberaal-progressist, drukte eveneens zijn geloof in de toekomst van de nieuwe tuigen uit.

Je sais que, dans les campagnes, déjà certains négociants emploient ou se disposent à employer l'automobile pour le transport de leurs marchandises, et il surgira certainement de nouvelles applications pratiques du « tuf-tuf » ; il importe donc de rendre facile la circulation de ce moyen de transport perfectionné<sup>59</sup>

*Moyens de transports perfectionnés* was precies ook de omschrijving die de toen 33-jarige socialist Emile Vandervelde even tevoren gebruikt had, toen hij aankondigde dat de socialistische fractie de wet zou steunen. Merk ten slotte op hoe Colfs de hedonistische identiteit van het automobilisme tot bondgenoot van de reglementerende overheid maakte, net zoals Magis het deed met het argument van de snelheid.

L'automobilisme excite une espèce d'ivresse, on est tenté d'aller de plus en plus vite et il faut bien qu'on se restreigne dans une certaine mesure; les autorités publiques doivent pouvoir prendre les précautions nécessaires pour empêcher les accidents.<sup>60</sup>

Rechtstreekse aanvallen op het favoritisme waar de nieuwe verkeersvormen zagezegd van mochten genieten haalden weinig uit. Veel efficiënter was het argument dat reeds bij het begin van de discussies door een andere eminente en conservatief ingestelde katholiek werd uitgespeeld: Charles Woeste over de gemeentelijke autonomie.

In tegenstelling tot vele van zijn partijgenoten in het halfroond, begreep de conservatieve katholieke volksvertegenwoordiger Charles Woeste, op dat ogenblik feitelijk voorzitter van de katholieke partij,<sup>61</sup> dat een frontale aanval op de nieuwste snufjes van de door hem verfoeide moderne samenleving geen zin had. Het argument van het supralokale karakter van de nieuwe verkeersvormen, en de noodzaak voor een uniform verkeersreglement, gecombineerd met de evidente belangen die de centrale staat daarbij kon hebben, waren onoverkomelijk. Van bij de aanvang van de discussie gooide Woeste het dan ook over een andere boeg, en speelde het argument van de gemeentelijke autonomie uit. Zoals reeds uiteengezet in het vorige hoofdstuk, beschikten de lokale autoriteiten in het kader van de wegenwetgeving over een aantal bevoegdheden die zich uitstrekten tot het vlak van het verkeer. De voornaamste referentiewetten op dit vlak waren de oude gemeentewet van 14 december 1789, die aan de gemeentebesturen de bevoegdheid toekende over “une bonne police, notamment de la propreté, de la salubrité, de la sûreté et de la tranquillité dans les rues, lieux et édifices publics” (artikel 50), en de wet op de juridische instellingen van 16-24 augustus 1790 waarin deze politiebevoegdheden gespecificeerd werden: “Tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, places et voies publiques, ce qui comprend le nettoiement, l'illumination, l'enlèvement des encombrements [...]” (titel XI, artikel 3).

<sup>59</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 2/3/1899, p. 736.

<sup>60</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 17/2/1899, p. 632-633.

<sup>61</sup> Luyckx en Platel, *Politieke geschiedenis van België*, p. 224-226.



Onder meer op basis van deze bepalingen waren de lokale autoriteiten er sinds 1869 toe overgegaan om politiereglementen op het cyclisme en op het verkeer uit te vaardigen. Reeds langer had dit voor overlappingen gezorgd met de wetgeving op de police du roulage. De Verkeerswet was er precies op gericht om deze overlappingen weg te nemen, door de staat het recht toe te kennen om verkeersreglementen uit te vaardigen die voor het gehele grondgebied zouden gelden, met daarnaast de mogelijkheid, voor zover de lokale situatie dit zou noodzaken, dat de lokale autoriteiten bijkomende verkeersreglementen zouden uitvaardigen. De redenering was immers dat verkeer niet gebonden was aan het soort weg waarop het zich bevond, maar binnen eenzelfde verplaatsing zowel gemeente- als rijkswegen kon passeren. Er waren een aantal regels nodig, bijvoorbeeld links of rechts rijden, die voor alle wegen zouden gelden. Daarnaast was er in de ogen van de regering niets dat belette dat gemeenten bijkomende eisen of beperkingen zouden opleggen, zolang deze het basispakket van voor het gehele wegennet uniforme regels maar niet zouden doorkruisen. Hoe voor de hand liggend deze regeling ook leek, ze opende verreikende perspectieven. Immers, de wet bepaalde niet in concreto welke kwesties in het nationaal reglement zouden voorkomen. Gezien de sympathie van de regering voor de liefhebbers van cyclisme en automobilisme, gezien de reeds oude reflex van de staat om de verkeersbevoegdheden naar zich toe te trekken, en bovenal gezien het feit dat de bevoegdheid gedelegeerd werd en de lokale autoriteiten dus zouden moeten optornen tegen de uitgebreide staatsadministraties, leken de vooruitzichten somber voor de voorstanders van de lokale autonomie. Het gevaar was reëel dat, naarmate de nieuwe verkeersvormen veld zouden winnen, het basispakket van nationale verkeersregels dermate uitgebreid zou worden dat er eenvoudigweg niets bijkomends meer te reglementeren zou vallen.

Woeste liet zich echter niet in de hoek drummen, en begon een subtiel spel. De oorspronkelijke formulering van het cruciale eerste artikel van de Verkeerswet was bij het begin van de discussies als volgt.

*La police du roulage s'applique aux véhicules de tout genre, y compris les vélocipèdes; elle est réglementée d'une manière générale par le Roi, tant au point de vue de la conservation des routes qu'au point de vue de la sécurité et de la facilité de la circulation [...].*<sup>62</sup>

Woeste, zonder dat hij het principe van een uniforme reglementering op nationaal vlak in vraag stelde, noemde deze formulering veel te algemeen, en drong er bij de minister op aan dat deze het artikel in meer beperkende bewoordingen zou opstellen.<sup>63</sup> Minister De Bruyn ging hier inderdaad de volgende dag op in, en stelde volgende nieuwe formulering voor.

*Le gouvernement est autorisé à faire, par arrêt royal, des règlements ayant pour objet la police du roulage et de la circulation de tous les moyens de transport par terre, des animaux de trait, de charge ou de monture et des bestiaux.*<sup>64</sup>

<sup>62</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 16/2/1899, p. 625. Mijn cursivering.

<sup>63</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 16/2/1899, p. 625.

<sup>64</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 17/2/1899, p. 631. Mijn cursivering.

Woeste aanvaardde dit, en verklaarde hiermee genoegdoening gekregen te hebben. Het verschil tussen beide formuleringen was wel heel subtiel. In de eerste formulering werd gesteld dat de regering *de police du roulage* kon reglementeren. Er werd dus impliciet een principe geformuleerd, namelijk dat *alles* wat de verkeersbevoegdheid betrof zonder meer het voorwerp kon uitmaken van een nationaal reglement. In de tweede formulering was precies deze impliciete erkenning van een principe afwezig. Het stelde dat de regering verkeersreglementen kon uitvaardigen, maar in de onbepaalde zin, dat wil zeggen zonder de veronderstelling dat de gehele materie van de *police du roulage* aan de regering toekwam. De bedoeling van Woeste leek duidelijk: verhinderen dat het principe van de bevoegdheidsverdeling impliciet of expliciet in een wettekst werd vastgelegd, zodat de bestaande overlapping kon blijven voortduren. Het leek erop dat Woeste aanstuurde op een confrontatie tussen de lokale en nationale niveaus op het terrein. Wie het eerst en het verregaandst zou reglementeren, en dat ook voor de rechtbanken kon staande houden, zou dan de verkeerswetgeving domineren. Zolang de katholieken de regering in handen hielden, zou er zo weinig mogelijk op nationaal vlak gereguleerd worden; kwam een andere strekking aan de macht, dan konden de gemeenten alsnog proberen de overlappingen in de wetgeving maximaal in hun voordeel uit te baten, en desnoods voor de rechtbank te verdedigen. Niet alleen leek de conservatieve volksvertegenwoordiger zich hiermee aan een legistieke strohalm vast te klampen, zijn spel was zodanig subtiel dat de meeste parlementsleden evenmin als de minister de consequenties ervan leken te begrijpen. Woeste moest in de loop van de debatten herhaaldelijk en tot zijn grote ergernis aan een argeloze minister De Bruyn uitleggen dat deze of gene zinsnede in diens speeches niet strookte met de nieuwe formulering, en kon niet verhinderen dat een aantal partijgenoten zich allerminst overtuigd toonden door de gewijzigde bewoording van het eerste artikel.

In het hele conflict tussen de lokale en nationale bevoegdheden was er één woord dat centraal stond. Er was niet enkel nood aan een reglement, meer nog, er moest een *algemeen* reglement komen. Algemeen in de ruime zin: de regels moesten gelden voor alle verkeer op alle plaatsen en op alle ogenblikken. Deze gedachte stond garant voor fundamentele conflicten met degenen die er op het vlak van mobiliteit wat conservatievere waarden op na hielden. In de ogen van deze laatsten was het juist waardevol om de lokale eigenheden in ere te houden, en leek het, zacht uitgedrukt, weinig opportuun om het gemoedelijke ritme van het platteland te laten overhoop halen door stedelingen die met luidruchtige automobielen over lokale wegen kwamen jagen. Waarom zouden op een landelijke weg geen andere verkeersregels kunnen gelden dan op de grote staatswegen, of anders gezegd, waarom het moderne stadsverkeer exporteren naar de velden? Te meer daar het doorgaand verkeer kon beschikken over de grote rijkswegen. Algemene verkeersregels invoeren betekende in de praktijk van 1899 dat aan de cyclisten en automobilisten van de stad de mogelijkheid werd gegeven

om à volonté in de weekends plezierritjes te gaan maken op het platteland, ook al was het geweten dat de snelheden die vooral het automobilisme meebracht dramatische gevolgen zouden hebben voor de landelijke ruimte. Als dusdanig was de Verkeerswet heel wat meer dan een eenvoudige technische oplossing voor een praktisch probleem. De strijd rond het verkeer was in deze fase essentieel een clash van levensstijlen. De macht over het verkeer opende de deur tot een ongebreidelde export van de stedelijke levenswijze naar de uithoeken van het land, en tot de onderwerping van de landelijke art de vivre. Het ontwerp van algemeen reglement was met andere woorden een vorm van cultureel imperialisme vanuit de steeds modernistische levensstijl naar het gehele land.

Peut-on, par exemple, autoriser la même allure partout? Direz-vous que, dans une petite commune, à travers des chemins tortueux et étroits, on puisse autoriser la même vitesse que dans une grande ville? Et même croyez-vous que, dans une ville, on doive autoriser la même allure sur toutes les voies, sans distinction; à Bruxelles, par exemple, sur les grandes routes et sur les boulevards comme dans les rues étranglées et étroites?<sup>65</sup>

Aldus Pierre Tack. In de Senaat drukte de Kerchove d'Exaerde de tegenstelling stad-platteland nog scherper uit.

Pour être efficace, une réglementation doit s'appuyer sur le bon vouloir de la population et, pour l'obtenir, certains usages régionaux doivent être respectés. Les autorités communales me paraissent bien plus compétentes en cette matière que des fonctionnaires urbains. Je crains que ces derniers n'aient une tendance à favoriser le tourisme aux dépens de l'agriculture.<sup>66</sup>

Hoezeer de Verkeerswet beschouwd werd als een wapen om fietsers en automobilisten te behoeden tegen de verkeersbevoegdheden van de lokale autoriteiten, bleek ook al uit het voorstel van Alphonse van Limburg Stirum. De ondervoorzitter van de Automobile Club vroeg aan de Kamer om niet één, maar twee reglementen te voorzien. Hij erkende ruiterlijk het ongerief dat een algemeen geldig reglement kon teweegbrengen in zoveel lokale situaties, en stelde voor om de verkeersbevoegdheid over de lokale, agrarische voertuigen volledig in handen van de lokale autoriteiten te geven. Weliswaar stond daar tegenover dat de verkeersregels voor de *véhicules de tourisme*, dat wil zeggen fietsen en automobielen, naar zijn mening best in een afzonderlijk reglement werden ondergebracht, geldig voor het hele land en zonder inspraak van de lokale autoriteiten. Een soort Apartheid-op-wielen, als het ware. Kamerverslaggever Paul Delvaux ging zelfs nog een stap verder, en vroeg om het netwerk van gemeentewegen meteen maar te laten overnemen door de staat, wat elke discussie over verkeersbevoegdheden sowieso overbodig zou gemaakt hebben.<sup>67</sup> Minister De Bruyn was evenwel van mening dat beide niveaus voldoende aan hun trekken kwamen met de regeling van algemene en bijkomende reglementen. Ondanks enkele kleinere aanpassingen aan het oorspronkelijke wetsontwerp, bleef dit systeem behouden.<sup>68</sup>

<sup>65</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 17/2/1899, p. 633.

<sup>66</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 22/3/1899, p. 279.

<sup>67</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 16/2/1899, p. 622-624.

<sup>68</sup> Naast de door Woeste verkregen aanpassing, zoals eerder behandeld, werd ook het amendement van Henri Delvaux aanvaard waarin de regering verplicht werd het advies van de bestendige deputaties in te winnen alvorens een algemeen reglement uit te vaardigen.

Waar het kortwieken van de verkeersbevoegdheden van de lokale autoriteiten de voorstanders van de nieuwe tuigen in de kaart speelde, vormde de delegatie naar de regering van de nieuwe nationale verkeersbevoegdheid de andere kant van het bondgenootschap tussen staat en automobilisten. Louter op de keeper beschouwd was een dergelijke overdracht geen *conditio sine qua non* voor een verkeersbeleid. Zoals verschillende parlementsleden opmerkten had de regering ook kunnen opteren voor een generiek reglement vervat in een wettekst, of ten minste een aantal bevoegdheidspakketten kunnen omschrijven in haar wetsontwerp. In plaats daarvan sprak de wet enkel over *la police du roulage et de la circulation de tous les moyens de transport par terre*. De staat kreeg daardoor een enorme technische volmacht over de openbare ruimte in handen gespeeld.

De legitimatie hiervoor was al evenzeer technisch: de vooruitgang op het vlak van verkeerstuigen was te snel, zo luidde het, en de mogelijkheden die de nieuwe verkeersvormen met zich meebrachten te groot om telkens de wetgevende machinerie aan te spreken.

Cette réglementation ne peut être fixée définitivement *ne varietur*: il faut, au contraire, qu'elle puisse être modifiée aussi souvent que les circonstances et les progrès incessants que la science apporte aux moyens de transport l'exigeront. C'est pour ce motif qu'elle ne peut être votée par la législature et que sa délégation au pouvoir exécutif, s'impose.<sup>69</sup>

Heel wat parlementsleden, katholieken zowel als liberalen, waren allerminst overtuigd door deze redenering, en wensten "que le règlement élaboré par les techniciens de l'administration soutienne le choc du parlement",<sup>70</sup> ondanks de sympathie voor de verzoenende houding van minister De Bruyn. Immers, zoals de katholieke Sint-Niklase burgemeester Joseph Van Naemen stelde: "Quoi qu'on en dise, la bureaucratie est toujours plus puissante que le ministre même."

Voor al de Antwerpse katholieke volksvertegenwoordiger Auguste Delbeke trok van leer tegen wat hij als een algemene tendens tot reglementering beschouwde: "Aujourd'hui, il règne dans une grande partie de l'opinion conservatrice une inquiétude réelle, de jour en jour plus vive, et qui devient de l'irritation. La cause en est votre manie de réglementation."<sup>71</sup> In tegenstelling tot waar de discussie rond de gemeentelijke autonomie in essentie rond draaide, sprak Delbeke zich in het geheel niet uit voor of tegen de nieuwe sporten, maar was het hem enkel te doen over de nieuwe stijl van besturen. Delbeke zag de machtsuitbreiding van de staatsbureaucratie als een groeiende bedreiging voor de burgerlijke samenleving door anonieme ambtenaren. Hij sprak van *la folie furieuse de la réglementation, la manie réglementative, l'hystérie de la réglementation, la réglementation à outrance* en omschreef minister De Bruyn zonder aarzelen als *un ministre socialiste*, tot groot jolijt van de socialistische fractie.<sup>72</sup>

<sup>69</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 16/2/1899, p. 622. Cursivering in origineel.

<sup>70</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 28/2/1899, p. 714.

<sup>71</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 2/3/1899, p. 724.

<sup>72</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 1/3/1899, p. 721 en 724, en 2/3/1899, p. 732 en 735.

Vous avez dans vos bureaux, monsieur le ministre, un groupe de fonctionnaires qui sont possédés de la folie furieuse de la réglementation. Ce régiment-là vous ne le modérez pas, vous ne le conduisez pas, vous ne le tenez pas en main. Car vous souscrivez à toutes ses fantaisies.<sup>73</sup>

De vrees was niet geheel ongegrond. Inderdaad zou de fundamentele optie die in de Verkeerswet genomen werd de deur openen voor de administraties om vanaf het interbellum het verkeersbeleid, en dus in grote mate ook de inrichting van de openbare ruimte, resoluut in technocratische banen te leiden. De reeds eerder genoemde radicale liberaal-progressistische leider Georges Lorand schetste in 1899 reeds een apocalyptisch beeld van het gedelegeerde verkeersbeleid.

[Le ministre] pourra faire un règlement général sur la circulation des voitures dans les villes, sur les dimensions qu'elles doivent avoir, sur leur lieu de stationnement, sur la manière d'y atteler les chevaux, sur la façon de les éclairer, sur tout ce qui peut assurer la sécurité des passants dans les rues de la ville de Bruxelles.<sup>74</sup>

Het was tekenend om de kreet van ongeloof te lezen die zelfs een wantrouwige anti-jacobinist als Charles Woeste hierop slaakte: "Le ministre serait fou s'il faisait cela!"

Het was van bij de aanvang duidelijk dat de conflicten rond de wet zich veeleer langs de breuklijn staatsmacht versus gemeentelijke autonomie zouden voordoen, dan volgens het klassieke stramien oppositie versus regering. Paradoxaal genoeg kreeg de katholieke regering steun, ja zelfs applaus, vanuit de oppositiebanken, en werd haar door leden uit de eigen katholieke fractie het vuur aan de schenen gelegd. Voor wat de liberale oppositie betrof, viel dit nog enigszins te begrijpen. Binnen de liberale fractie bevond zich verhoudingsgewijs het grootste aantal liefhebbers van cyclisme en automobilisme. De socialisten daarentegen waren traditioneel niet zo te vinden – zacht uitgedrukt – voor peddelende rijkeluiszontjes en gemotoriseerde lawaaimakers. Zo niet Jules Destrée evenwel, naast gezaghebbend socialistisch denker ook een liefhebber van moderne kunst, en de moderne levensstijl in het algemeen. Menig verdediger van de nieuwe mobiliteit werd tijdens zijn parlementaire speech onderbroken door een vanuit het halfroond enthousiast *Très bien!* roepende Destrée. Daarnaast vertoonde Emile Vandervelde nogal wat burgerzin door namens de socialistische fractie te verkondigen dat de regeling van de verkeersbevoegdheid in een nationaal reglement een daad van goed bestuur in het algemeen was, waar zijn fractie zich zou achter scharen.

Nous sommes partisans, dans le cas actuel, d'une réglementation, et cela précisément pour protéger cette liberté si chère à M. Delbeke, cette liberté de la circulation, sur les grand'routes, des moyens de transport perfectionnés.<sup>75</sup>

Zo de socialisten geen voorstanders waren van de luxespeeltjes die fiets en automobiel in deze periode nog waren, bleken ze dus wel gevoelig te zijn voor technische en economische argumenten. De kritiek op de delegatie van de bevoegdheid over het verkeersreglement

<sup>73</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 1/3/1899, p. 721.

<sup>74</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 2/3/1899, p. 736.

<sup>75</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 1/3/1899, p. 729.

Tabel 4.1 — Deelnemers aan het debat rond de Verkeerswet van 1899

Parlement	Naam	Auto	Partij	Beroep	Leeftijd	Woonst
Kamer	P. Delvaux	pro	katholiek	arts/burgemeester	59	Rocheft
Kamer	Woeste	neutraal	katholiek	advocaat	61	Ukkel
Kamer	van Limburg Stirum	pro	katholiek	advocaat/eigenaar	33	Samrée
Kamer	Tack	contra	katholiek	advocaat/industriël	80	Kortrijk
Kamer	Colfs	pro	katholiek	typograaf/drukker	34	Elsene
Kamer	Snoy	neutraal	katholiek	eigenaar	54	Braine-l'Alleud
Kamer	Heynen	contra	katholiek	arts/industriël	63	Bertrix
Kamer	H. Delvaux	contra	katholiek	advocaat	35	Bovigny
Kamer	Van Naemen	neutraal	katholiek	industriël/burgemeester	62	Sint-Niklaas
Kamer	Delbeke	neutraal	katholiek	advocaat/journalist	45	Antwerpen
Kamer	Hambursin	neutraal	liberaal	advocaat	39	Namen
Kamer	Vandervelde	pro	socialistisch	advocaat/hoogleraar	33	La Hulpe
Kamer	Lorand	pro	liberaal	advocaat/journalist	38	Brussel
Kamer	Hoyois	neutraal	katholiek	advocaat/journalist	37	Doornik
Senaat	Vercruysse	pro	katholiek	eigenaar/industriël	64	Gent
Senaat	de Hemricourt de Grunne	pro	katholiek	eigenaar	59	Hamal
Senaat	de Kerchove d'Exaerde	neutraal	katholiek	eigenaar	54	Bellem
Senaat	Surmont de Volsberghe	contra	katholiek	eigenaar	61	Ieper
Senaat	Montefiore Levi	neutraal	liberaal	ingenieur/industriël	67	Esneux
Senaat	Bethune	contra	katholiek	eigenaar	65	Aalst
Senaat	Magis	pro	liberaal	advocaat	59	Luik
Senaat	della Faille d'Huyse	pro	katholiek	advocaat/eigenaar	52	Deurle

Bronnen: *Almanach royal*, 1899, Paul Van Molle, *Het Belgisch parlement, 1894-1972*, Antwerpen, 1972.

werd door Emile Vandervelde kort en wel weerlegd: “C’est une réglementation dans le but de faciliter la circulation.”<sup>76</sup>

Met de socialistische fractie aan haar zijde, en ondanks het tegenpruttelen van verschillende leden van de katholieke meerderheid, bleek de stemming voor de regering geen problemen op te leveren. Van de 88 parlamentsleden die deelnamen aan de stemming schaarde er zich 78 achter het wetsontwerp, waaronder alle aanwezige socialisten. Slechts drie katholieken<sup>77</sup> waagden het om tegen te stemmen. De aanwezige liberalen stemden eveneens tegen, maar twee onder hen<sup>78</sup> hielden het bij een onthouding. De stemming in de Senaat werd onder deze omstandigheden dan ook dermate voorspelbaar dat zelfs liberale kopstukken als Jules Bara of Gustave Boël hun rol als leden van de oppositie negeerden en het wetsontwerp steunden.<sup>79</sup>

Gezien de verdeeldheid van zowel meerderheid als oppositie rees de vraag volgens welke breuklijn de houdingen pro en contra zich dan wel bewogen. Een betrouwbare kwantitatieve analyse van de debatten was niet haalbaar wegens het geringe aantal deelnemers. Daarentegen kon het de moeite lonen om op kwalitatieve wijze enkele gegevens te overlo-

<sup>76</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 1/3/1899, p. 724.

<sup>77</sup> Delbeke, Heuvelmans en Lefèvre.

<sup>78</sup> Hambursin en Heupgen.

<sup>79</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 2/3/1899, p. 742, *Parlementaire Handelingen Senaat*, 22/3/1899, p. 290.

pen. De voornaamste deelnemers aan de debatten werden in tabel 4.1 op een rijtje gezet, met telkens vijf parameters naast hun naam.

In kwalitatieve zin viel hier weinig duidelijkheid te rapen. De tegenstanders van de nieuwe mobiliteit waren vrijwel uitsluitend bij de katholieken te vinden, maar bij deze partij vond men ook de ferventste voorstanders, zoals de voorzitter en ondervoorzitter van de Automobile Club en de bevoegde minister. Volgens beroep en domicilie kon geen onderscheid gemaakt worden tussen voor- en tegenstanders, ook niet langs de breuklijn stad | platteland. Nogal wat tegenstanders waren van kleinere gemeenten afkomstig, maar dat kon even goed gezegd worden van de voorstanders. Overigens was deze parameter erg relatief: verschillende parlementsleden hadden een vast adres zowel in Brussel als in een kleinere gemeente.

De enige parameter die een schijn van typering toeliet, leek de leeftijd te zijn. Het was opvallend hoeveel jonge tot zeer jonge parlementsleden het opnamen voor de nieuwe sporten. Van een generatieconflict kon geen sprake zijn: men vond jong en oud aan beide kanten terug. Het aantal dertigers bij de voorstanders was evenwel opmerkelijk: jonge burgers, moderne opvattingen, nieuwe levensstijl. Het wees er nogmaals op dat in de kwestie van het automobilisme in deze periode naast de politieke of economische belangen ook de levensstijl van de betrokkenen van belang was.

#### 4.4 Nieuw regime voor de openbare weg

---

De Belgische Verkeerswet was een van de oudste voorbeelden van een nationale moderne verkeerswetgeving. De wet werd in juni 1899 goedgekeurd door het Belgische parlement, slechts nipt voorafgegaan door het Franse decreet op het automobilisme van maart van hetzelfde jaar.

De oudste regelgeving op het moderne automobielerverkeer werd uitgevaardigd in Parijs in augustus 1893. De ordonnantie van de politieprefect van het Seinedepartement van 14 augustus 1893 op *voertuigen met een mechanische motor* verplichtte eigenaars van een automobiel om een licentie (*livret d'autorisation*) af te halen bij het Mijndepartement. Om met een automobiel te rijden moest men ouder zijn dan 21, en een examen ondergaan hebben om een rijbewijs te verkrijgen (*certificat des capacités*). Wagens moesten verplicht rechts houden, en mochten niet sneller gaan dan twaalf kilometer per uur in de stad of twintig kilometer per uur op het platteland. Parkeren op de openbare weg was verboden, “tenzij het absoluut nodig was.” Aan een aantal technische vereisten moest voldaan worden betreffende remmen, een toeter, lichten, enzovoort.<sup>80</sup>

<sup>80</sup> Flonneau, *Paris et l'automobile*, p. 54-5, Merki, *Der holprige Siegeszug*, p. 325.

Hoewel de ordonnantie van Parijs de eerste was die specifiek was gericht op automobielen, waren de erin vervatte regels niet nieuw in de Franse wetgeving. Regels zoals een parkeerverbod, rechts rijden, nummerplaten en rijbewijzen waren reeds decennia in voege bij goederen- en personenvervoer, zie bijvoorbeeld de *Loi sur la police du roulage et des messageries publiques* van 30 mei 1851, en het daarop volgende decreet *portant règlement sur la police du roulage*.<sup>81</sup> Of nog het Franse besluit van 20 april 1866, onder invloed van de Britse *Locomotive Laws* van 1861 en 1865, dat vroege regels bevatte voor *locomotives routières*, zoals snelheidsbeperkingen, vergunningen, etc.<sup>82</sup>

Het reglement van Parijs bleef niet onopgemerkt in Brussel. De administratie van Bruggen en Wegen begon een eigen reglement voor te bereiden. Enkele maanden later reeds, in april 1894, kondigde de minister van Openbare Werken aan dat binnenkort een wetsontwerp zou neergelegd worden. Maar de tijden waren nog niet rijp voor nationale verkeersregels.<sup>83</sup>

De automobiellclubs in de verschillende landen waren sportieve verenigingen die koersen organiseerden met de nieuwe voertuigen. Maar ze hadden eerst en vooral ook een maatschappelijke zending, de komst van een automobieltijdperk voorbereiden. Hun drukgingsactiviteiten waren in verschillende landen beslissend voor de komst van nationale automobiellwetten. Het eerste en dringendste geval was natuurlijk Groot-Brittannië, met zijn beruchte zogenaamde *Red Flag Act*. De naam verwees naar de *Locomotive Act* van 1865, waarin gestipuleerd werd dat gemotoriseerde voertuigen moesten voorafgegaan worden door een man te voet die met een rode vlag in de handen de omstaanders moest verwittigen van de komst van het grote boze stoommonster. Nu was de verplichte rode vlag in feite al afgeschaft door de herzieningswet van 1878, maar er waren in 1895 nog genoeg andere regels overgebleven om het gebruik van automobielen op de openbare weg virtueel onmogelijk te maken: snelheidsbeperkingen tot zes kilometer per uur op open wegen en drie kilometer per uur in de stad ; verplichting van begeleiders die in sommige omstandigheden voor het voertuig uit moesten lopen ; verplichting om te stoppen in het zicht van een paard ; enzovoort.<sup>84</sup>

De Self-Propelled Traffic Association van David Salomons en de Motor Car Club van Harry Lawson spoorden de regering aan om een wat liberaler regime te installeren. In april 1896 leidde dit tot een voorstel dat werd neergelegd in het House of Lords. Het was een erg eenvoudig voorstel, dat niet veel meer deed dan *light locomotives* (versta: automobielen) uit de Locomotive Acts van 1865 en 1878 te heffen. Ten slotte waren deze wetten, die zulke zware belemmeringen waren geweest voor gemotoriseerd vervoer, gericht op zwaar stoomtransport eerder dan op lichte wagens zoals automobielen. Het wetsvoorstel werd nog

<sup>81</sup> J. Imbrecq, *Code de l'automobile industrielle et de tourisme*, Parijs, 1914, p. 419-25.

<sup>82</sup> Flonneau, *L'automobile à la conquête de Paris*, p. 63 en 130.

<sup>83</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 12/4/1894, p. 1012-3 en 17/4/1894, p. 1056, *Le Cycliste Belge illustré*, 14/3/1895, p. 3394.

<sup>84</sup> James Laux, *The European Automobile Industry*, New York, 1992, p. 23-5.



zwaar geamendeerd in de commissie van het House of Commons, waar regels werden toegevoegd zoals de verplichting om lichten en een toeter te dragen, en snelheidslimieten.<sup>85</sup>

Dat belette niet dat de nieuwe wet beschouwd werd als een overwinning voor de automobilistenbeweging, en Salomons nodigde zijn collega's van de automobielfclubs van Frankrijk en België uit voor een viering in Londen, die plaatsvond van 15 tot 17 juli 1896. Toen Salomons bij een toast de afschaffing van de beperkingen op automobielfverkeer aankondigde aan zijn gasten werd hij enthousiast toegejuicht door onder meer twee Belgische en vijf Franse genodigden.<sup>86</sup> Nochtans was de wet van 1896 erg beperkt en hoofdzakelijk bedoeld om de *light locomotives* (automobielen) onder de al te restrictieve wetgeving op de zware stoommachines uit te halen. De eerste echte verkeerswet van Groot-Brittannië kwam er maar met de *Motor Act* van 1903.<sup>87</sup>

Het wetsvoorstel voor een Belgische verkeerswet werd in mei 1896 neergelegd in het parlement, een maand na het Britse voorstel om de Red Flag Act te milderen, en drie maanden nadat in Frankrijk een uniforme verkeersregeling voor het fietsverkeer in het hele land van kracht was geworden.<sup>88</sup> Maar in tegenstelling tot de beide laatste was het Belgische ontwerp een gevorderde oefening in verkeerswetgeving. Op tafel lag een voorstel om alle verkeersbevoegdheden in handen van de regering te geven, met daaraan toegevoegd een lange lijst van moderne verkeersregels, die niet enkel de bepalingen vervat in de ordonnantie van Parijs van 1893 herhaalden, maar er verschillende nieuwe aan toevoegden. Maar daar waar het Britse voorstel reeds in november van hetzelfde jaar wet werd, zou het Belgische voorstel drie jaar blijven liggen.

In Frankrijk werd eveneens een nationale verkeerswetgeving voorbereid. Op het einde van 1896 verkondigde Georges Forrestier, inspecteur van Bruggen en Wegen en bestuurslid van de Automobile Club de France, op een bijeenkomst van de automobielfclub dat het Franse Ministerie van Openbare Werken een reglementering van automobielfverkeer aan het voorbereiden was.<sup>89</sup> Pas een kleine drie jaar later evenwel, in maart 1899, zou een Frans decreet op het automobielfverkeer gepubliceerd worden.<sup>90</sup>

<sup>85</sup> Plowden, *The Motor Car*, p. 3-12, O'Connell, *The Car in British Society*, p. 112-31.

<sup>86</sup> *L'Automobile Illustré*, 1896, nr. 1, p. 4-5 en nr. 3, p. 1-2.

<sup>87</sup> Clive Emsley, "Mother, what did policemen do when there weren't any motors?" The law, the police and the regulation of motor traffic in England, 1900-1939', *Historical Journal*, xxxvi, 1993, nr. 2, p. 363-7, William Plowden, *The Motor Car and Politics, 1896-1970*, Londen, Head, 1971, p. 28-46.

<sup>88</sup> Op 22 februari nam de Franse minister van Binnenlandse Zaken en Openbare Werken het initiatief om een model-fietsreglement naar de prefecten van de departementen te sturen. Het was de bedoeling dat elke prefect dit reglement afzonderlijk zou uitvaardigen, zodat over alle departementen heen een uniform fietsreglement in Frankrijk tot stand zou komen, zonder dat de verkeersbevoegdheden door middel van een wettekst naar het nationale niveau moesten overgeheveld worden. In het ontwerpreglement werden de bestaande gemeentelijke reglementen afgeschaft. Wel werd er ruimte gelaten aan de burgemeesters om, aanvullend op het departementale reglement, bijkomende maatregelen te nemen (*Revue Vélocipédique Belge*, 16/4/1896, p. 949-951).

<sup>89</sup> *L'Automobile Illustré*, 1896, nr. 8-9, p. 11.

<sup>90</sup> Règlement du 10 mars 1899 relatif à la circulation des automobiles, in E. Aucamus and L. Galine, *Tramways et automobiles*, Parijs, 1900, p. 449-56, Flonneau, *L'automobile à la conquête de Paris*, p. 64, Guillaume Courty, 'Le sens unique: la codification des règles de conduite sur route, 1894-1922', *Politix*, 1990, nr. 10-11, p. 7-20, [Louis] Baudry de Saunier, 'L'automobile', in Charles Dolfuss (e.a.), *Histoire de la locomotion terrestre*, Paris, 1935, p. 404.

Al deze vroege wetteksten bevatten een min of meer vergelijkbare set van regels. De meeste stelden een aantal technische eisen aan automobielen, zoals de verplichting om remmen te hebben, een claxon en een lantaarn vooraan. Alle wetteksten legden een maximumsnelheid op, in Groot-Brittannië 21 km per uur, in Frankrijk 30 km per uur (20 in steden), en in België 30 km per uur (10 in steden). Alle bepaalden ook een aantal basisregels voor het rijden op de openbare weg, zoals welke kant aan te houden bij ontmoetingen (links in Groot-Brittannië, rechts in Frankrijk en België). Niettemin waren er in deze vroege periode ook nog heel wat regels die niet conform waren in de verschillende landen. Zo bevatte enkel het Franse decreet regels voor een technische controle van het voertuig, en de verplichting van een rijexamen. Anderzijds voorzag enkel België in een centraal systeem van geregistreerde nummerplaten, dat werd in Frankrijk pas een jaar later ingevoerd.

Nog in 1899 werden verschillende lokale en regionale reglementen uitgevaardigd in Duitsland en Oostenrijk.<sup>91</sup> Maar in tegenstelling tot de drie hogervermelde landen bleven verkeersregelingen in Duitsland lange tijd een lokaal karakter behouden. Berlijn vaardigde zijn politieverordening op gemotoriseerd verkeer uit in 1901, en tegen 1902 waren er al meer dan dertig lokale verkeersreglementen van kracht in heel Duitsland. Tussen 1906 en 1910 kwam ook in Duitsland een nationale verkeerswetgeving tot stand.<sup>92</sup> Een ander verschil was dat waar in landen als Frankrijk de reactie op maatschappelijke conflicten op de openbare weg veroorzaakt door de komst van gemotoriseerd vervoer voornamelijk was gericht op het beperken van de snelheid, Duitse wetgeving eerder mikte op het aansprakelijk maken (*Haftpflicht*) van automobieleigenaars bij ongevallen.

Intussen was ook in Nederland een aantal maatregelen genomen in verband met automobielerverkeer. Het koninklijk besluit van 19 januari 1898 was uitgevaardigd naar aanleiding van de automobielloers Parijs-Amsterdam en bevatte een aantal reglementaire bepalingen, sterk gelijkend op wat in Parijs was uitgevaardigd en in Brussel op tafel lag, zoals een rijbewijs met examen, een snelheidsbeperking tot 20 km per uur (8 in de bebouwde kom), en de verplichting om verlichting, hoorn, remmen en een nummerplaat te dragen. In februari 1899 legde minister Lely een wetsvoorstel neer voor algemene verkeersvoorschriften. Naar het voorbeeld van de Belgische verkeerswet vroeg hij de bevoegdheid om verkeersregels uit te vaardigen voor het gehele grondgebied. Het parlement kende dit echter niet toe, en was van

<sup>91</sup> Kort daarna werden regelingen uitgevaardigd in het kanton van Bern (Zwitserland, 1900), en decreten gemodelleerd naar het Franse voorbeeld in Spanje (17 september 1900), Italië (28 juli 1901) en Portugal (14 oktober 1901) (*L'Automobile belge*, 2/12/1904, p. 8-9).

<sup>92</sup> Berlin, 15/4/1901, Polizei-Verordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen (Merki, *Der holprige Siegeszug*, p. 352, Zatsch, *Staatsmacht und Motorisierung*, p. 190, Fraunholz, *Motorphobia*, p. 211-2; Merki vermeldt een vroege voorloper van verkeerswetgeving in Mannheim in 1893: Mannheim, 30/11/1893, Genehmigungsurkunde zum Befahren des öffentlichen Straßen und Wege). Duitsland, 3/5/1909, Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen (Zatsch, *Staatsmacht und Motorisierung*, p. 193, Merki, *Der holprige Siegeszug*, p. 323, Möser, *Geschichte des Autos*, p. 82).

mening dat lokaal verkeer beter via gemeentelijke en provinciale regels werd beheerd. Daarop keurden de meeste Nederlandse provincies provinciale verkeersreglementen goed.<sup>93</sup>

Overzees werd het Europese voorbeeld niet gevolgd. De filantroop William Eno schreef in 1903 de eerste verkeerscode voor New York, waarbij veel werd overgenomen van het Parijse voorbeeld. Maar tot een nationale verkeersreglementering kwam het niet in de Verenigde Staten.<sup>94</sup>

Op 16 februari 1899 hield de Conseil National du Cycle et de l'Automobile een zoveelste bijeenkomst in de somptueuze lokalen van de Automobile Club toen het nieuws de vergadering bereikte dat de Kamer op datzelfde ogenblik begonnen was aan de besprekingen van de Verkeerswet. “Ce fut grande réjouissance ; et on se félicita comme d'une victoire.”<sup>95</sup> Ook *Le Véloce* slaakt een zucht van verlichting omdat na drie jaar wachten eindelijk de bespreking was begonnen van het ontwerp “qui traîne dans les cartons depuis un temps immémorial.”<sup>96</sup> De fietsers- en automobilistenbewegingen zagen de nieuwe wet niet als een bedreiging, wel integendeel. Enkele maanden later kon dezelfde *Le Véloce* dan ook tevreden stellen: “La loi nouvelle sur la police du roulage nous paraît de nature à satisfaire les cyclistes.”<sup>97</sup>

Het nieuwe verkeersreglement had verregaande gevolgen voor de situatie op de openbare wegen, zeker in die streken waar tot voorheen links werd gereden. Het Ministerie van Landbouw bestelde dan ook tienduizend affiches met het nieuwe reglement erop, om te verspreiden in het hele land.<sup>98</sup> Toen later op het jaar bleek dat op het platteland de toepassing van de nieuwe wet te wensen overliet, liet de Ligue Vélocipédique Belge op grote schaal aanplakbrieven verspreiden in de cafés van de gemeenten, met de voornaamste bepalingen uit het nieuwe reglement, in het Frans en het Nederlands, om de naleving van de Verkeerswet te bevorderen. Ook de Automobile Club liet zich niet onbetuigd. Begin 1900 stelde de vereniging tweetalige brochures ter beschikking met de tekst van de Verkeerswet erin, en het verkeersreglement. Kostprijs veertig cent, voor niet-leden vijftig cent, hetgeen amper de kostprijs van het drukken dekte.<sup>99</sup>

Het opstellen van het allereerste nationale verkeersreglement was geen sinecure. De administratie zag zich voor een dubbele opdracht geplaatst. Enerzijds moest het grootste deel van de uitgebreide en complexe wetgeving op het wegentransport samengevat worden in een beknopte, consistente tekst. Anderzijds moest een geheel van regels gecreëerd worden

<sup>93</sup> Vincent van der Vinne, *De trage verbreiding van de auto in Nederland, 1896-1939*, Amsterdam, 2007, p. 118-9.

<sup>94</sup> Clay McShane, 'The origins and globalization of traffic control signals', *Journal of Urban History*, xxv, 1999, nr. 2, p. 392-4.

<sup>95</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, maart 1899, p. 47-53.

<sup>96</sup> *Le Véloce*, 20/2/1899, p. 1.

<sup>97</sup> *Le Véloce*, 30/10/1899, p. 1.

<sup>98</sup> *L'Automobile illustré*, 25/11/1899, p. 11.

<sup>99</sup> *Revue vélocipédique belge*, 21/12/1899, p. 819, *L'Automobile illustré*, 6/1/1900, p. 56.

### Le Code Auto-Cycliste

De par la loi, quand vous cyclez,	La droite toujours vous tiendrez ;
A votre vélo vous aurez	A gauche vous dépasserez,
Une bruyante sonnerie	Ainsi que la loi le décrète.
Pour avertir tous les passants,	Les autos suivront le pavé ;
Les gamins, les bonnes enfants,	L'accotement est réservé
De laisser libre la voirie.	Aux pédaleurs à bicyclette.
Vous mettrez un frein à ressort,	Ce n'est pas tout, les lourds teufs-teufs,
Serrant l'un de vos pneus très fort,	Sur leurs caissons luisants et neufs,
Pour arrêter à la minute,	Devront porter d'énormes plaques
Mais gare aux pierres des chemins	Avec de gros numéros, tels
Qui vous feraient, dans les crottins,	Qu'on peut en voir sur les bords d'ell's,
Faire un effroyable culbute.	Et dans les foires, aux baraques.
Puis, n'oubliez pas qu'aux autos,	Mais les ronds de cuir épatants
Sans en excepter les vélos,	Fabriquent tant de règlements,
Le soir il faut du luminaire,	Qu'on confond tout au ministère,
Car les gardes municipaux	Et l'on n'a pas pour les autos
Dresseront des procès-verbaux	Des plaques à gros numéros
Aux contrevenants sans lumière.	Pour ornamenter leur derrière.

Bron: *Le Véloce*, 27/11/1899, p. 2.

waarin een beleid voor een geheel nieuwe vorm van verkeer tot stand zou komen. Daarenboven moesten de uiteenlopende belangen verzoend worden die in deze twee soorten reglementeringen behartigd werden, en die ook hun weerslag hadden gevonden in een administratieve structuur van twee diensten met gedeeltelijk overlappende bevoegdheden.

De laatste problematiek kwam al dadelijk op de voorgrond. In mei 1896 was minister De Bruyn zo zorgzaam geweest om aan het oorspronkelijke wetsontwerp, dat hoofdzakelijk op een verzoek tot delegatie van de verkeersbevoegdheden neerkwam, al dadelijk een voorontwerp van algemeen reglement toe te voegen.<sup>100</sup> Dat bleek wat voorbarig, want enkele maanden later, op 28 november 1896, bleek de minister reeds gedwongen om een tweede voorontwerp van reglement aan de parlamentscommissie te bezorgen.<sup>101</sup> Het eerste ontwerp was opgesteld geworden door de administratie van Bruggen en Wegen. Het was een erg uitgebreid en weinig consistent reglement. Het tweede ontwerp daarentegen was afkomstig van

<sup>100</sup> *Parlementaire Stukken Kamer*, 4/3/1898, nr. 90, p. 43-53.

<sup>101</sup> *Parlementaire Stukken Kamer*, 4/3/1898, nr. 90, p. 54-63.

de rivaliserende dienst Gemeentewegen. Deze gang van zaken illustreerde het belangenconflict dat ook in de parlementaire discussie centraal zou komen te staan. Aan de ene kant was er de zorg voor het traditionele, lokale en hoofdzakelijk agrarische goederenvervoer, een bevoegdheid voornamelijk in handen van de lokale autoriteiten, en bij de administratie vertegenwoordigd door de dienst Gemeentewegen. Aan de andere kant de bevoegdheid over het wegennetwerk in het algemeen, en de regulering van het verkeer, een hoofdzakelijk nationale bevoegdheid, behartigd door de administratie Bruggen en Wegen. Kamerlid Paul Delvaux maakte hierover in 1897 volgende opmerking: “Antérieurement, je me suis élevé, à différentes reprises, contre le dualisme qui existe entre l'administration de la voirie vicinale et celle des ponts et chaussées ; ce dualisme devient parfois de l'antagonisme.”<sup>102</sup> De dienst Gemeentewegen stond veel wantrouwiger tegenover de nieuwe verkeersvormen van fiets en automobiel. Het opduiken van een tweede voorontwerp, afkomstig van deze dienst, leek dan ook veel weg te hebben van een knieval van de katholieke regering voor haar agrarische achterban, op het platteland moest men immers niet veel weten van de stadslui in hun lawaaijerige teufs-teufs.

De soep bleek echter niet zo heet gegeten te worden als ze werd opgediend. Bij nader inzien verschilden het tweede voorontwerp voor de artikels die op het verkeer betrekking hadden slechts minimaal van het eerste. De kern van de zaak, de mate waarin en de wijze waarop de nieuwe tuigen zouden toegelaten worden op de openbare weg, stond helemaal niet ter discussie. Van doorslaggevend belang daarentegen leek de technische moeilijkheid geweest te zijn om de nieuwe vorm van mobiliteit, en vooral de snelheden die zij meebracht, te vatten in een essentieel nieuw geheel van regels. Het ontwikkelen van dit nieuwe reglementaire systeem is een kwestie van vallen en opstaan geweest. Het eerste ontwerp van Bruggen en Wegen was erg uitgebreid en tamelijk verward. De indeling en titulatuur waren wazig en in zekere mate overlappend.<sup>103</sup> Het tweede ontwerp was veel gestructureerder, reduceerde de 84 artikels van het eerste ontwerp tot 40, en groepeerde alles in vier hoofdstukken. Deze tekst zou als basis dienen voor een derde ontwerp, door de parlementscommissie opgesteld, dat nog slechts 27 artikels telde en geen indeling in hoofdstukken meer voorzag. Opnieuw waren de wijzigingen echter minimaal. Het uiteindelijke reglement, dat op 4 augustus 1899 werd afgekondigd (slechts drie dagen na de ondertekening van de Verkeerswet) zou zich grotendeels baseren op het commissieontwerp, af en toe teruggrijpend naar het ontwerp van Gemeentewegen.<sup>104</sup> De evolutie in deze woelige wordingsgeschiedenis was er essentieel één van vereenvoudiging.

Wat behelsde dit reglement? Het bestond uit vier hoofdstukken, waarvan de eerste twee de verkeersregels opsomden, het derde de oude reglementen op de police du roulage

<sup>102</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 21/5/1897, p. 1457.

<sup>103</sup> *Parlementaire Stukken Kamer*, 4/3/1898, nr. 90, p. 43-53.

<sup>104</sup> *Belgisch Staatsblad*, 25/8/1899, p. 3423-3427. Zie ook de errata, *Belgisch Staatsblad*, 16/9/1899, p. 3834.

samenvatte onder de hoofding *Ladingen*, en het vierde tenslotte de bevoegde politieambtenaren aanduidde. Het eerste hoofdstuk somde een aantal technische vereisten op waaraan de voertuigen moesten voldoen (aanwezigheid van remmen, verlichting, nummerplaat...); het tweede behandelde het gedrag op de openbare weg (parkeren, snelheid, voorrang...). Een automobiel moest voorzien zijn van twee nummerplaten, aan voor- en achterkant, "een volgnummer dragende, getrokken uit een stamboek dienende voor gansch het rijk" (artikel 3), en van twee lantaarns, één vooraan *met zijn vuur in de richting des gangs*, en één achteraan om de nummerplaat te verlichten (art. 4). Bij andere, niet-gemotoriseerde voertuigen moest er slechts één nummerplaat en één lantaarn aanwezig zijn. De reden voor het bijzondere regime was het hoofdkenmerk van de nieuwe tuigen, hun snelheid. Men vreesde dat bij ongelukken de eigenaar van een automobiel zo snel zou kunnen vluchten – met snelheden tot 50 km per uur! – dat getuigen de kans niet zouden krijgen om de nummerplaat te lezen. Daarnaast moesten automobielen ook voorzien zijn van een krachtige toeter (artikels 5-6) en van remmen (artikel 7). Ook dat gold enkel voor motorvoertuigen, en ook hier was de angst voor de snelheid de inspiratiebron. Opmerkelijk was dat het reglement geen eisen stelde aan de chauffeurs, daar waar het oorspronkelijke ontwerp van Bruggen en Wegen een leeftijdsgrens van 21 jaar had geopperd.

Het tweede hoofdstuk behandelde het gedrag op de weg. Niet geheel verwonderlijk, gezien de geringe breedte van de wegen, gold een algemeen parkeerverbod op de openbare weg (artikel 6). Weliswaar was het niet geheel duidelijk in hoeverre de openbare weg zich ook uitstreckte tot de bermen, maar de gedeelten voorbehouden voor voetgangers, ruiters of fietsers mochten hoe dan ook niet worden betreden (art. 9-10). Aansluitend bij de regels rond de rem was artikel 12: "Het is verboden andere voertuigen dan rijwielen, op hellende zijwegen te doen rollen, om de werking der remmen te vervangen." Alle wedstrijden op de openbare weg waren eveneens verboden, met als belangrijke uitzondering dat de burgemeesters hiertoe wel toestemming mochten verlenen (artikel 14).

Belangrijker evenwel waren de regels rond snelheid en voorrang. Er gold een algemene snelheidsbeperking van 30 km per uur, beperkt tot 10 km per uur binnen de bebouwde kom. De snelheidsbeperking was een cruciale kwestie, die het hart vormde van het reglementaire systeem dat doorheen het verkeersreglement werd uitgebouwd. De ongezien hoge snelheid van de nieuwe tuigen was de voornaamste reden waarom er tot het opstellen van een nationaal verkeersreglement werd overgegaan. Maar het was tegelijk ook de ziel van het automobilisme, de ultiemste van alle beloften die de automobiel in zich droeg. Rond de kwestie van de algemene snelheidsbeperking zou de confrontatie tussen automobilisten en reglementenbouwers zich de komende decennia kristalliseren. Na de Eerste Wereldoorlog, met het nieuwe reglement van 1924, zou de algemene snelheidsbeperking verdwijnen, om pas in 1973 opnieuw ingevoerd te worden. Voorlopig trok de administratie evenwel aan het langste

eind. De snelheidsbeperking had daarnaast ook belangrijke gevolgen op technisch vlak. Er moesten technieken en instrumenten gevonden worden om de snelheid op objectieve wijze te meten: een technisch probleem dat nog jaren zou aanslepen. Daarnaast diende ook bepaald te worden waar men van een bebouwde kom (*agglomération*) kon spreken: een indeling van de openbare ruimte die op fundamenteel andere leest zou moeten geschoeid worden dan de oude indeling in arrondissementen en kantons, die nog uit de Franse tijd dateerde. Pas elf jaar later, met het koninklijk besluit van 7 september 1910, zou voor het eerst een dergelijke indeling worden ingevoerd.<sup>105</sup> Behalve de algemene snelheidsbeperking bepaalde het reglement ook nog in algemene zin dat het verboden was een snelheid te hanteren “welke het verkeer in gevaar zou brengen.” Indien de automobilisten in een menigte terechtkwamen, moesten ze “op mansstap gaan en na elkander” (artikel 15).

Een andere kwestie was de voorrang. Het reglement was hier nog uiterst beknopt in. Wegstroken bestonden nog niet, bij elke ontmoeting op de weg moest dus uitgeweken worden. Het reglement bepaalde dat er naar rechts moest uitgeweken worden, en langs links voorbijgestoken (artikel 18). Op brede wegen moest sowieso steeds uiterst rechts gereden worden, en bij uitwijken moesten bestuurders ten minste de helft van de weg aan elkaar overlaten (artikels 18-19). Tenslotte waren de chauffeurs telkens zij een voetganger ontmoetten verplicht deze te verwittigen, “‘t zij bij middel van beltoestellen, ‘t zij met hunne toe te roepen” (artikel 20), en te stoppen wanneer een trek- of rijdier tekenen van angst vertoonde (artikel 17).

Voor al de kwestie van het rechts rijden raakte aan erg oude gebruiken, en was van aard om de gemoederen te verhitten. De parlamentscommissie gaf een overzicht van de situatie.<sup>106</sup> Alle buurlanden over land reden in 1899 rechts, enkel Groot-Brittannië hield links. In het binnenland hielden alle provincies echter traditioneel links, behalve Henegouwen (door zijn nabijheid tot Frankrijk) en Brabant (waar de situatie gemengd was, zo reed Brussel rechts, maar Leuven links). Namen was intussen, geconfronteerd met de situatie in de buurlanden, eveneens overgestapt op rechts. De stad Brussel, waar zich verreweg de meeste cyclisten en automobilisten ophielden, vroeg rechts algemeen in te voeren, en de fietsersbeweging eveneens. De beide voorontwerpen, zowel van Bruggen en Wegen als van Gemeentewegen, voorzagen eveneens het rechts rijden. De parlamentscommissie evenwel toonde zich nog één keer een onverzettelijke verdediger van de lokale gebruiken, en vroeg het links rijden. Tevergeefs evenwel. Dat de streken waar traditioneel links gehouden werd bij ontmoetingen op de weg het moeilijk zouden hebben met de nieuwe regel liet zich raden. Antwerpen was een van die steden waar men uitweek naar links, en dat vanaf 1900 naar rechts zou moeten doen. In december 1899 vroeg het stadsbestuur dan ook om de nieuwe regel

<sup>105</sup> *Belgisch Staatsblad*, 30/3/1911, p. 1738-1813.

<sup>106</sup> *Parlementaire Stukken Kamer*, 4/3/1898, nr. 90, p. 29-31.

soepel toe te passen. Vele paarden waren gewend aan het links uitwijken, en konden niet zomaar van de ene op de andere dag een andere gewoonte aanleren.<sup>107</sup>

De totstandkoming van een eerste algemeen verkeersreglement was een belangrijke stap in de disciplineren van de openbare ruimte. De administraties konden de eerste technische claims leggen op het gebruik van de openbare weg. Vooral de algemene snelheidsbeperking was een belangrijke stap in de beheersing van de nieuwe vormen van mobiliteit. Toch stond de technocratie van de openbare ruimte nog in haar kinderschoenen. De indeling van de weg was nog erg verward. De meeste wegen waren smal, en slechts zelden voorzien van fietspaden, trottoirs of bermen, zodat allerlei vormen van verkeer zich door elkaar heen bewogen: voetgangers, ruiters, karren, koetsen, hondekarretjes, fietsen, motorrijwielen, automobielen, baanlocomotieven, trams, buurtspoorwegen, enzovoort. Zelfs een elementaire indeling in wegstroken was nog onbestaande, laat staan een indeling van de wegen in categorieën. Begrijpelijk dat er van voorrangsregels, en dus van de technische beheersing van de beweging op de openbare weg, alsnog moeilijk sprake kon zijn. En ook de snelheidsbeperking was erg relatief: in de praktijk beschikte men gewoonweg niet over de meetinstrumenten om verbalisering toe te laten. Ook de greep op de gebruikers was nog erg relatief. Van rijbewijzen, bekwaamheidsproeven of leeftijdsgrenzen was geen sprake. Behalve de aanwezigheid van enkele evidente onderdelen, zoals een rem of een lantaarn, was de nummerplaat de enige disciplinaire vereiste die aan de wirwar van twee-, drie- en vierwielers werd opgelegd. Die nummerplaat was erg belangrijk: ze was een *conditio sine qua non* voor elk denkbaar reglementair systeem. Dankzij de registratie van de automobielen konden de verkeersregels in elk geval opgelegd worden aan de gebruikers van de openbare weg, ook als dit wegens omstandigheden op het ogenblik van de feiten zelf niet kon, en dit gebeurde frequent gezien de mobiele aard van de betrokkenen. De invoering van een inschrijvingsregister garandeerde de oplegbaarheid van het verkeersreglement. Maar daarbuiten geraakte de technocratische aanpak nog niet ver. Essentieel voor een dergelijke aanpak was dat het systeem regeerde en de betrokkenen enkel de door het systeem uitgestippelde wegen konden volgen. Het verkeersreglement van 1899 daarentegen liet een aantal belangrijke kwesties over aan het beoordelingsvermogen van de betrokkenen. Wat de technische vereisten van de voertuigen betrof, stelde het eerste voorontwerp in zijn eerste artikel nog:

Tout véhicule et tout vélocipède circulant sur les voies de terre doit être construit et entretenu dans des conditions telles, que la sûreté de la circulation publique n'en reçoive aucune atteinte.<sup>108</sup>

Welke concrete maatregelen moesten getroffen worden, werd aan het gezond verstand van de chauffeurs overgelaten. Het reglement beperkte zich tot het formuleren van een abstract principe (veiligheid). Een dergelijke aanpak, het formuleren van een abstract principe,

<sup>107</sup> *L'Automobile illustré*, 10/12/1899, p. 23.

<sup>108</sup> *Parlementaire Stukken Kamer*, 4/3/1898, nr. 90, p. 43.



gecombineerd met een beroep op het beoordelingsvermogen van de betrokkenen, zou men kunnen omschrijven als de *morele strategie*. Zij is het tegenovergestelde van de *technische strategie*, waar het er juist op aankomt om de rol van de betrokkene te reduceren tot die van een radertje in een goedgeoliede machine. Weliswaar was het hogergeciteerde artikel weggeval- len in het uiteindelijke verkeersreglement, en vervangen door een uitgebreid artikel waarin door middel van een opsomming van technische vereisten een eerste poging werd gedaan tot een systematische technische aanpak. Er waren evenwel andere voorbeelden. Hoger werd reeds gewezen op de moeilijke uitvoerbaarheid van de algemene snelheidsbeperking. De regering koos dan ook eieren voor haar geld, en deed naast de technische beperking van 30 km per uur tegelijk ook nog een beroep op de morele aanpak:

Art. 15. Het is verboden voertuigen en dieren met eene snelheid te doen rijden welke het ver- keer in gevaar zou brengen. In de behuisde gedeelten, alsook bij het draaien en kruisen der stra- ten moeten zij traag gaan [...].<sup>109</sup>

De spanning tussen de morele en de technische aanpak liet zich het hele reglement door voe- len: nummerplaten moesten *goed in 't zicht* hangen, lantaarns moesten *goed verlichtend* zijn (artikel 1), parkeren kon enkel voor laden en lossen *gedurende den stipt onmisbaren tijd* (arti- kel 6). Het spreekt vanzelf dat deze voorschriften de rechtbanken snel voor interpretatiepro- blemen zouden stellen. De overheid zou in de volgende decennia dan ook niet afkerig staan tegen het verdere uitbouwen van de technische aanpak.

<sup>109</sup> Belgisch Staatsblad, 25/8/1899, p. 3425.



## Hoofdstuk 5 – Anti-automobilisme

### 5.1 « L'ivresse de la vitesse »

---

De komst van de automobiel was bepaald niet alleen een kwestie van vooruitgang en overwinningen. Er was een duidelijke donkere kant aan het vroege automobilisme. De vroegste automobilisten gedroegen zich niet altijd even zachtzinnig tegenover de andere weggebruikers. Ze lieten stof en lawaai achter, soms ook doden – en niet enkel kippen en honden. De nieuwe verkeersmiddelen claimden impliciet een monopolie op de openbare weg. Eenmaal in de greep van de roes van de snelheid ging een automobilist voor niemand meer opzij.

Na de komst van de spoorwegen was er veel veranderd voor het landverkeer. Tegen het einde van de negentiende eeuw waren de postvoertuigen, diligences en messageries zo goed als verdwenen. De wegen leken er verlaten bij te liggen: “Véhicules agricoles et charrettes se rendant au bourg voisin en ont pris possession. Dans les villages les enfants jouent sur la route, les chiens vagabondent, les poules picorent.”<sup>1</sup> Fiets en auto zouden deze *ordre provisoire* omvergoeien:

[P]our ceux qui se trouvent sur le bord de la route et pour les usagers traditionnels – charretiers, bergers et piétons – [...] la vitesse et la liberté de l'automobiliste sont synonyme de menace, d'agression, d'envahissement d'un espace traditionnellement dévolu à la communauté rurale. Comme l'automobile est l'apanage des gens très riches, une opposition sociale se greffe sur les conflits d'usage.<sup>2</sup>

Met het verschijnen van de automobiel veranderde het leven op de weg volledig. De wegen werden *un enjeu âprement disputé*. Wie had het recht om ze te gebruiken? Welke snelheid was toegelaten? Voetgangers, ruiters en karren, die sinds mensenheugenis weggebruikers waren, werden brutaal opzij gezet. Automobilistenlobbies slaagden erin op dertig jaar tijd een nieuwe geografie van de weg te installeren. Cathérine Bertho-Lavenir zag een *culture of control* ontstaan rond het automobilisme, en sprak van een sociaal conflict. In dit conflict stond het verschijnsel snelheid centraal:

Behind these conflicts there was another question: who had a right to be on the road, and to what purpose? The speed issue revealed deep differences in the perception of time and space according to social groups, but the pressure motorists exerted was such that within a few years, all uses and ways that were not their own were ruled illegitimate.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Catherine Bertho Lavenir, *La roue et le stylo. Comment nous sommes devenus touristes*, Parijs, 1999, p. 189.

<sup>2</sup> Idem, p. 197.

<sup>3</sup> Catherine Bertho Lavenir, 'How the Motor Car Conquered the Road', in Miriam Levin (ed.), *Cultures of Control*, Harwood, 2000, p. 124.



Afbeelding 5.1 –  
Course Bruxelles-Spa,  
1898

Bron: *Fac simile reproductions van historische affiches*, Spa, Stedelijke Toeristische Dienst, s.d.

Volgens Bertho-Lavenir speelde het conflict zich niet enkel af langs de breuklijn arm versus rijk, maar ook in de tegenstelling stad versus platteland. Snelheidsbeperkingen vormden een eerste verdedigingslinie. Burgemeesters vaardigden lokale reglementen uit en probeerden deze af te dwingen door middel van praktijken als de *contravention au vol*. Patrick Fridenson had het eveneens over de beweging van verzet tegen de automobiel in Frankrijk, en beschreef praktijken van boerengeweld tegen automobilisten, anti-automobilistische verenigingen en perscampagnes.<sup>4</sup>

Zulke gewelddadige conflicten tussen automobilisten en andere weggebruikers kwamen niet enkel in Frankrijk voor. Kurt Möser had het in dit verband over een donkere kant van het automobilisme. Ook hij beklemtoonde dat snelheid het centrale element was: “Speed

<sup>4</sup> Patrick Fridenson, ‘La société française et les accidents de la route (1890-1914)’, *Ethnologie française*, xxi, 1991, nr. 3, p. 309-313.

was a deeply disturbing feature of early motor mobility which threatened to break up the old road traffic system. Speed was regarded as the truly distinctive feature of the new machines.”<sup>5</sup> Dat brave, geziene burgers in roekeloze en agressieve snelheidsduivels veranderden zodra zij achter het stuur plaatsgrepen, werd door Möser niet op individueel-psychologische grond verklaard, maar aan de hand van de sociale context:

Auf der kollektiven wie auf der individuellen Ebene war Gewalt und Gefahr keinesfalls, wie heute, verpönt oder gar tabuisiert, sondern eher normal, sogar prestigeträchtig. Duellen standen zwar unter Strafe, waren aber noch verbreitet. Harte militärische Ausbildung – für Mannschaften wie für Offiziere – war obligatorisch, gesellschaftlich unverzichtbar und wurde später in Reservistenvereinen sentimental erinnert.

Hij concludeerde dan ook: “Unsicherheit und Risiko beim Auto dieser Periode wären dann nicht akzidenziell, als Normabweichung, zu sehen, sondern als inhärent. Das gesellschaftlich funktionale und hochgeschätzte Risiko wäre dann die eigentliche Normalität.” Bovendien bestond er in het fin-de-siècle een *Todessehnsucht*: “Das Auto wird zum geliebten Todesboten ; der willkommene Tod bedient sich des Motors. Der Unfall ist ein heroisches Paradigma der Moderne.”<sup>6</sup> Een gelijkaardig verband werd gelegd door Séverine Decreton, die de maatregelen tegen automobielen rond 1900 in Frankrijk beschreef als kaderend in de algemene sfeer van angst voor de degeneratie van het fin-de-siècle: “Au paroxysme de l'ensauvagement, les rues accueillent un nouvel acteur, coupable lui aussi de semer la mort et de verser le sang.”<sup>7</sup>

Stephen Kern zocht een verklaring voor de duistere aspecten van het vroege automobielengebruik in een wat positievere richting. Hij wees op wijzigingen die zich voordeden in het perspectief van tijd en ruimte tijdens de Belle Époque, zoals het invoeren van een World Standard Time, of het overwinnen van afstand door telefonie. Een fascinatie voor sneller leven in de algemene zin doordrong het leven, en werd een van de essentiële kenmerken van het tijdperk. Polshorloges, stoomschepen, fietsen en auto's, telefoons en radio's maakten een leven mogelijk dat de beperkingen van ruimte en tijd doorbrak. Kiezen voor snelheid was een keuze voor dat nieuwe tijdperk, een statement over de eigen identiteit, zichzelf plaatsen in de nieuwe levensstijl van de nieuwe tijd. De aandacht voor en positieve waardering van snelheid kon aldus evenzeer begrepen worden als een positionering van de eigen identiteit in een snel veranderende wereld.<sup>8</sup>

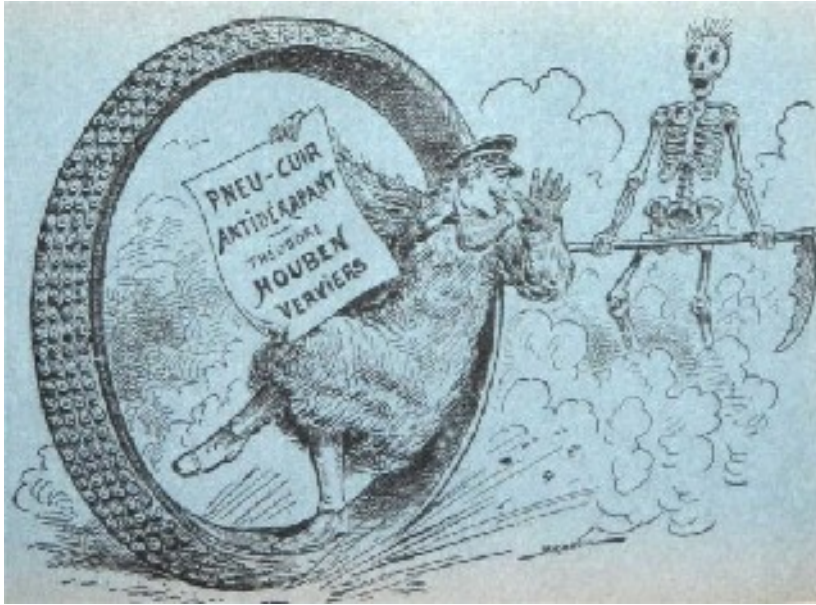
Mimi Sheller en John Urry daarentegen zagen de automobilisering als de privatisering van de publieke ruimte. Automobielen, in essentie private ruimten, hadden de publieke

<sup>5</sup> Kurt Möser, 'The dark side of 'automobilism', 1900-30: violence, war and the motor car', *Journal of Transport History*, xxiv, 2003, nr. 2, p. 244.

<sup>6</sup> Kurt Möser, 'Zwischen Systemopposition und Systemteilnahme: Sicherheit und Risiko im motorisierten Straßenverkehr 1890-1930', in Harry Niemann & Armin Hermann (eds.), *Geschichte der Straßenverkehrssicherheit im Wechselspiel zwischen Fahrzeug, Fahrbahn und Mensch*, S.I., 1999, p. 160, 163 en 164.

<sup>7</sup> Séverine Decreton, 'La rue saisie par le droit. L'automobile et la réglementation juridique à la Belle Époque', in Alain Leménorel (ed.), *La rue, lieu de sociabilité? Rencontres de la rue*, Rouen, 1997, p. 123.

<sup>8</sup> Stephen Kern, *The culture of time and space, 1880-1918*, Cambridge, 1983, p. 109-130.



Afbeelding 5.2 –  
Slipbestendige banden  
Houben

Bron: *Annuaire de l'Automobile Club de Belgique*,  
1907, tegenover p. 172.

sfeer van de straten en pleinen veroverd en kapotgemaakt. Zij benadrukten dat snelheid oorzaak was geweest van vervreemding:

And this is a private room, a moving private capsule, in which the sensing of the public world is impoverished. The speed at which the car must be driven constrains the driver to always keep moving. Dwelling at speed, drivers lose the ability to perceive local detail, to talk to strangers, to learn of local ways of life, to stop and sense the particularity of place. The sights, sounds, tastes, temperatures and smells of public spaces are reduced to the two-dimensional view through the car windscreen. The public world beyond the windscreen is an alien other, to be kept at bay through the diverse privatizing technologies incorporated within the contemporary car. Thus people remain inside their cars, while the 'coming together of private citizens in public space' is lost to a privatization of the mechanized self moving through the emptied non-places of public roads.<sup>9</sup>

Christoph Merki wijdde in 1998 een artikel aan de weerstand tegen automobiëlverkeer in Grisons en Zwitserland in het algemeen. Grisons of Graubünden was een buitenbeentje in het vroege automobilisme: in dit Zwitserse kanton werd in 1900 bij referendum beslist tot een totaalverbod op automobiëlverkeer. Ondanks verwoede pogingen van de lokale overheid werd dit verbod pas in 1925 werd opgeheven. Al die tijd moesten automobielen aan de grens van het kanton de motor stilleggen, waarna ze met behulp van paard en kar met touwen doorheen het kanton werden gesleept. Merki analyseerde de motiveringen van de bevolking, en kwam tot het besluit dat het gevoel van verdreven te worden van een publieke ruimte waarop ze recht hadden essentieel was:

Generell war es am ehesten das, was wir heute als "soziale Kosten" bezeichnen, was das Publikum zur Weißglut trieb: Staub, Lärm, Gestank, Unfälle, die langsame Metamorphose des bisher für alle reservierten Straßenraumes in eine vom motorisierten Verkehr okkupierte Fahrbahn (gewissermaßen die teilweise Privatisierung eines - mindestens theoretisch - öffentlichen Gutes).<sup>10</sup>

<sup>9</sup> Mimi Sheller & John Urry, 'Mobile Transformations of 'Public' and 'Private' Life', *Theory, Culture & Society*, xx, 2003, nr. 3, p. 116.

Universeel leek dit verschijnsel evenwel niet, evenmin als onvermijdelijk. In de Verenigde Staten gebeurde klaarblijkelijk iets omgekeerd: daar werd de automobiel door de landelijke bevolking omarmd, en verwelkomd als een middel om uit de isolatie van het platteland te breken.<sup>11</sup> In zijn studie van de Zwitserse, Franse en Duitse automobilisering probeerde Merki de kwestie dan ook genuanceerd te benaderen. Automobilisering was een dynamisch proces waarbij beide partijen, automobilisten en andere weggebruikers moesten leren om met elkaar om te gaan:

So wie sich die Autofahrer nie in einem Reich der absoluten Freiheit bewegen konnten, so war auch das Publikum ihnen gegenüber nie gänzlich schutzlos. Immer wieder mußten sich die beiden Seiten auf einen modus vivendi einigen bzw. - denkt man an die tödlichen Unfälle - auf einen modus moriendi. Jede Gesellschaft hatte, mit andern Worten so viele Verkehrstote, wie sie zu einem bestimmten Zeitpunkt für zumutbar hielt. Zu klären bleibt die Frage, wer sich wem anpaßte und wie der erwähnte modus zustande kam.<sup>12</sup>

Volgens Merki was de laatste vraag momenteel nog niet afdoende beantwoord door het wetenschappelijke onderzoek, onder meer omdat het gedrag van voetgangers moeilijk te achterhalen viel in de bronnen. Over Merki's benadering moet opgemerkt worden dat ze in essentie sociaal-darwinistisch van aard was ("iedere samenleving heeft de verkeersdoden die ze verdient"). Deze consensusbenadering die de maatschappij beschouwde als een zelf-regulerend organisme ging voorbij aan het feit dat de conflicten op de straat niet werden uitgevochten tussen gelijken. Zeker in het vroege automobilisme waren het rijke, machtige automobilisten die hun hobby uitoefenden ten koste van de grotendeels weerloze onderste lagen van de bevolking. Met andere woorden, iedere samenleving heeft de verkeersdoden die de machtigen zich kunnen permitteren.

De donkere kant van het automobilisme toonde zich erg duidelijk voor wie de beelden doornam die het vroege automobilisme voortbracht. Het meest frappante voorbeeld in de Belgische context was de affiche die door de Automobile Club werd verspreid naar aanleiding van de feesten van Spa in juni 1898, waar de tweede Belgische automobielkoers werd gehouden (zie afbeelding 5.1). De afbeelding toonde een automobielbestuurder, voorovergebogen in zijn wagen met een kronkelige weg op de achtergrond, daarbij de suggestie oproepend van een van de favoriete bezigheden van de toenmalige automobilisten, racen langs kronkelige plattelandsbaantjes. Het op de voorgrond afgebeelde personage was frappant dubbelzinnig. Vadertje Tijd, met zijn vaste attributen de zandloper en de zeis in de hand, waarbij de laatste de plaats innam van de stuurkolom van de automobiel: de snelheid flirtte met de dood.<sup>13</sup>

<sup>10</sup> Christoph Maria Merki, 'Den Fortschritt Bremsen? Der Widerstand gegen die Motorisierung des Strassenverkehrs in der Schweiz', *Technikgeschichte*, lxxv, 1998, nr. 3, p. 238, idem, *Der holprige Siegeszug des Automobils*, 2002, p. 147-166, Hans Dieter Sauer, 'Ungetum auf Straßen. Der verzögerte Einzug des Autos in Graubünden', *Kultur & Technik*, xvi, 1992, nr. 2, p. 36-40, Wolfgang Sachs, *For Love of the Automobile*, Berkeley, 1992, p. 18-21.

<sup>11</sup> Merki, 'Den Fortschritt Bremsen?', p. 239.

<sup>12</sup> Christoph Maria Merki, 'Die Auto-Wildlinge und das Recht', in Harry Niemann & Armin Hermann (eds.), *Geschichte der Straßenverkehrssicherheit im Wechselspiel zwischen Fahrzeug, Fahrbahn und Mensch*, S.l., 1999, p. 65.

<sup>13</sup> Ook opgenomen op de backcover van de prestigieuze catalogus van de tentoonstelling rond automobiel en cultuur in Los Angeles in 1984 (Gerald Silk (e.a.), *Automobile and Culture*, New York, 1984).





Afbeelding 5.3 –  
Reclame voor banden  
Englebert

*Veine, ils ont des pneus  
Englebert, je aurai rien de  
cassé.*

Bron: *Automobile-Aviation*,  
27/2/1913, bijlage p. 2.

Verwijzingen naar de dood waren alomtegenwoordig in de iconografie van het vroege automobilisme. Afbeelding 5.2 kon moeilijk duidelijker zijn: automobielen die slipbestendig waren lieten de automobilist toe om de dood uit te lachen. Maar dit flirten met de dood richtte zich niet enkel op het eigen gedrag, en de risico's die de snelheidsbeleving onvermijdelijk met zich meebracht. Ook tegenover de buitenwereld, en de risico's die de andere weggebruikers liepen – ongevraagd – wanneer een auto aan veel te hoge snelheid passeerde, namen automobilisten vaak een nonchalante en uitdagende houding aan. De ongevoeligheid die zij daarbij aan de dag legden voor pijn en verwondingen die andere weggebruikers door hun gedrag konden oplopen, was merkwaardig.

“Supprimer la vitesse, cela revient à dire que l'on veut supprimer l'automobile, puisque l'automobile est faite pour aller plus vite que les autres moyens de locomotion ; c'est comme si l'on proposait de supprimer l'heure dans une pendule ou le relief dans une sculpture,” aldus *La Motocyclette* in 1905.<sup>14</sup> Snelheid bevond zich in het hart van het vroege automobilisme. Maar over welke snelheden ging het dan eigenlijk? Messageries in de zeventiende eeuw legden hun reis af tegen een gemiddelde snelheid van 2,2 km per uur, tegen het midden van de negentiende eeuw was dat nog steeds niet meer dan 9,5 km per uur.<sup>15</sup> Hiermee vergeleken brachten de fiets en vooral de auto snelheden mee die in een andere dimensie lagen. De jacht op snelheidsrecords op het einde van de negentiende eeuw leverde zonder meer sensatie op. Het meest legendarische moment in dit verband was het record van de Belg van

<sup>14</sup> *La Motocyclette*, 15/10/1905, p. 190.

<sup>15</sup> *Le Véloce*, 28/1/1901, p. 1.



Tabel 5.1 – Internationale automobielkoersen, 1895-1902

Jaar	Naam	Afstand	Gem. snelheid (km/u)	Winnaar
1895	Parijs-Bordeaux-Parijs	1192	24	Levassor
1896	Parijs-Marseille-Parijs	1710	25	Mayade
1897	Parijs-Dieppe	161	37	Hourgères
1898	Parijs-Bordeaux	573	38	R. de Knyff
1898	Parijs-Amsterdam-Parijs	1502	45	Charron
1899	Nice-Castellane-Nice	120	42	Lemaitre
1899	Pau-Bayonne-Pau	206	53	Lemaitre
1899	Parijs-Bordeaux	580	50	Charron
1899	Tour de France	2300	54	R. de Knyff
1899	Parijs-Trouville	172	58	Antony
1899	Bordeaux-Biarritz	300	68	Levegh
1900	Coupe de Nice	213	38	Pinson
1900	Pau	335	70	R. de Knyff
1900	Nice-Marseille	196	57	R. de Knyff
1900	Parijs-Lyon	566	53	Charron
1900	Parijs-Toulouse-Parijs	1348	65	Levegh
1900	Parijs-Rouen (alcohol)	130	58	Giraud
1901	Parijs-Bordeaux	527	85	Fournier
1901	Parijs-Berlijn	1106	71	Fournier
1902	Circuit à l'alcool (2 dagen)	865	73	M. Farman
1902	Parijs-Wenen	991	63	M. Renault
1902	Circuit des Ardennes	512	87	Jarrott

Bron: *L'Automobile illustré*, 20/9/1902, p. 116-7.

Poolse afkomst Camille Jenatzy, die in 1899 op zijn toepasselijk *La Jamais Contente* geheten wagen voor het eerst in de geschiedenis door de muur van 100 km per uur brak.<sup>16</sup> In 1902 vestigde nogmaals een Belg, baron Pierre de Caters, een wereldrecord snelheid, met 120 km per uur.<sup>17</sup> Nog eens twee jaar later, in 1904, was het wereldrecord reeds voorbij de 150 km per uur gebracht, hetgeen op de tijdgenoten diepe indruk maakte.<sup>18</sup>

Deze *orgie de records* gaf natuurlijk enkel referentiesnelheden, de gemiddelde snelheden op de weg lagen uiteraard een stuk lager. Het reglement van Parijs van 1893 legde een maximumsnelheid op van 12 km per uur in de stad, en 20 km per uur op het platteland. Het Belgische reglement van 1899 hield het op respectievelijk 10 en 30 km per uur. Maar de automobielen konden een stuk sneller. Reeds in 1896 prees Amedée Bollée zijn wagens aan met de uitspraak dat ze *zelfs op Belgische wegen* gemakkelijk aan 20 à 25 km per uur konden rijden, en voegde daar aan toe dat ze *op goede stukken* topsnelheden van 40 km per uur konden halen.<sup>19</sup> Aan die snelheid kreeg je in 1897 in de straten van Brussel al gauw scheldwoorden naar je hoofd geslingerd.<sup>20</sup> Op het automobielsalon van 1898 waren de wagens van Vincke

<sup>16</sup> Robert Fonteyne, 'Camille Jenatzy. Le premier Diable Rouge', *Historicar*, 2000, nr. 7-8, p. 1-33.

<sup>17</sup> *L'Automobile belge*, 29/7/1902, p. 7.

<sup>18</sup> *L'Automobile belge*, 14/4/1904, p. 12-13 en 21/4/1904, p. 10. Dezelfde de Caters bracht het wereldrecord hetzelfde jaar nog op 156 km per uur (*L'Automobile belge*, 19/5/1904, p. 11).

<sup>19</sup> *Le Véloce*, 2/6/1896, p. 2.

<sup>20</sup> *Le Véloce*, 25/8/1897, p. 3.



Afbeelding 5.4 –  
Bolide van de Caters

Met Camille Jenatzy aan  
het stuur.

Bron: *L'Automobile illustré*,  
30/12/1899, p. 48.

gemaakt voor een normale snelheid van 25 km per uur, met een maximum van 35, of zelfs 40 km per uur op goede wegen.<sup>21</sup> Deze snelheden lagen dus nog in het verlengde van de limieten van 10 (in de stad) en 30 km per uur die door het Belgische reglement van 1899 werden opgelegd. Maar vanaf 1900 ging de snelheid met een rotvaart omhoog. De effecten van het record van Jenatzy lieten niet op zich wachten: de 100 per uur werd de doelstelling, het ideaal van de topsnelheid waar zovele automobilisten van droomden, *les barons du cent à l'heure* zoals ze minachtend werden genoemd. Toen René de Knijff in 1900 een automobielkoers won aan een gemiddelde van 70 km per uur werd dat in de pers nog als *incroyable* beschreven.<sup>22</sup> Datzelfde jaar leverden de Ateliers Snoeck in Ensival bij Luik de eerste *Bolides* af, onder meer aan Jenatzy en aan de Caters. De Bolide was een zeer grote en zware automobiel, voorzien van een motor die met gemak op de weg een topsnelheid van 85 km per uur en meer kon halen. Jenatzy won zijn eerste wedstrijd met deze wagen enkele maanden later met een gemiddelde van 75 km per uur.<sup>23</sup>

De gemiddelde toeristenwagen deed het voorlopig nog wat kalmer aan. In 1900 haalde een gewone wagen op de weg gemiddelde snelheden van 35 à 40 km per uur, in 1902 kon een *voyage de grand tourisme* van zesduizend kilometer aan een gemiddelde van 44 km per uur afgelegd worden. Tegen 1905 werd er geklaagd dat de automobielen die werden geproduceerd toch niet meer dan 65 km per uur zouden mogen rijden, want voor een toeristenwagen was dat toch al ruim snel genoeg? Het herziene verkeersreglement van 1910 verhoogde de snelheidslimieten tot 15 km per uur (in de stad, voorheen 10) en 40 km per uur (voorheen

<sup>21</sup> *L'Automobile illustré*, 1897, nr. 28-9, p. 5-6 en 1898, nr. 39, p. 11.

<sup>22</sup> *L'Automobile illustré*, 10/3/1900, p. 113.

<sup>23</sup> *La Belgique automobile*, 3/7/1900, p. 1. Een bolide was een begrip uit de astronomie dat verwees naar een vuurbol.

30), maar dat was op dat ogenblik dweilen met de kraan open, Kamerlid Hubin klaagde in 1912 dat overdreven snelheden van 80 km per uur schering en inslag waren.<sup>24</sup> Onder de Duitse bezetting werd in 1915 een nieuw verkeersreglement ingevoerd dat de snelheidslimieten aanzienlijk opvoerde tot 30 (in de stad) en 60 km per uur respectievelijk, maar dit werd bij na de wapenstilstand opnieuw afgevoerd.<sup>25</sup>

Naarmate er in het begin van de twintigste eeuw meer en meer wagens op de weg verschenen die de grens van de honderd kilometer per uur konden overschrijden, groeide de nieuwsgierigheid. Journalist Georges Prade wilde ook wel eens weten wat het was om aan honderd kilometer per uur te gaan, en liet zich trakteren op een proefrit met automobielkampioen Fournier. Uit zijn verslag komt sterk het beroezende karakter naar voren van de ervaring van snelheid:

Nous allons dans un sifflement terrible, un bruit d'express sous un tunnel, muets, heureux et vibrants dans une tempête, et c'est un cyclone, une trombe qui roule sur la route, guidée par une volonté humaine, une simple et pauvre volonté qu'on a la joie de sentir créatrice et dominant tout autour de soi. [...]

Puis la descente. L'allure s'est tellement accentuée que nous ne sentons plus rien. Nous tombons. Vous vous rappelez certainement ces cauchemars où l'on rêve de chutes terribles, sans fin, dans des espaces qui n'en finissent plus. On tombe, l'estomac brisé, les sens anéantis, mais on se retrouve victorieux au bas de la côte et ressaisi par la rage infernale de la force qui ronfle devant vous ; on veut aller plus vite, plus vite encore.<sup>26</sup>

Het is moeilijk om te duiden waaruit de roes van de snelheid precies bestond. De kern ervan vormde zonder twijfel het effect van de snelle beweging op de zintuigen, een letterlijk verblindend en verdovend effect dat aan degene die het onderging een gevoel gaf van onthecht zijn in tijd en ruimte en in een toestand van extase racht: “et bientôt, m'habituant au ronronnement terrible du monstre qui m'emporte en ouragan, j'oublie que je suis sur une automobile de course ; je perds la notion exacte des choses et je me crois transporté par un être fabuleux, chimérique, dans un monde nouveau.”<sup>27</sup> Het effect was verslavend: zodra het wegviel voelde de betrokkene een scherpe innerlijke pijn, en een hevige drang om de zintuiglijke ervaring opnieuw te beleven. Octave Mirbeau, in zijn bekende automobielboek *La 628-E8* (genoemd naar zijn nummerplaat), sprak zonder meer van een geestesziekte: “l'automobilisme est une maladie, une maladie mentale. Et cette maladie s'appelle d'un nom très joli: la vitesse.”

Tout autour de lui, et en lui, saute, danse, galope, est en mouvement, en mouvement inverse de son propre mouvement. Sensation douloureuse, parfois, mais forte, fantastique et grisante, comme le vertige et comme la fièvre.<sup>28</sup>

<sup>24</sup> *L'Automobile belge*, 4/12/1900, p. 2 en 1/4/1902, p. 12, *L'Automobile illustré*, 14/9/1905, p. 286-7, *Parlementaire Handelingen Kamer*, 11/4/1912, p. 1589-90.

<sup>25</sup> *Gesetz- und Verordnungsblatt für die okkupierten Gebiete Belgiens*, 3/6/1915, p. 645-654.

<sup>26</sup> *L'Automobile belge*, 18/6/1901, p. 7.

<sup>27</sup> *L'Automobile illustré*, 8/6/1905, p. 182.

<sup>28</sup> Octave Mirbeau, *La 628-E-5*, Parijs, 1908 (eerste uitgave 1905), p. 6-7. Maurice Maeterlinck nam later in zijn bundel *Le double jardin* een bijdrage op, 'En automobile', over wat hij omschreef als *la bête merveilleuse*. De bundel was opgedragen aan Cyriel Buysse, die eveneens automobilisme integreerde in een aantal van zijn romans (Maurice Maeterlinck, 'En automobile', in *Le double jardin*, Parijs, 1904, p. 51-65, Cyriel Buysse, *Per auto*, Bussum, 1913). Zie ook Luc van Doorslaer (ed.), *Reizen van toen. Met de auto door Frankrijk*. Cyriel Buysse, Antwerpen, 1992.

Maar naast deze zintuiglijke ervaring was er ook een duidelijke ervaring van macht. Macht over de materie, die tomeloos in beweging kon gebracht worden, over de omgeving, die aan het oog voorbij flitste, kortom over tijd en ruimte. Maar ook macht in de maatschappelijke zin. Een journalist van *Le Patriote* getuigde in 1907 hoezeer hij, uitgestrekt op de passagiersbank van een luxueuze automobiel, verheven boven de voorbijgangers, een gevoel had van een nieuw soort sociale hiërarchie: zij die een automobiel bezaten, en zij die hiervan verstoken bleven. De eersten kregen automatisch alle sympathie, de laatsten waren nutteloos, liepen alleen maar in de weg en bedierven het rijplezier. "Il n'est pas vrai que la rue soit à tout le monde," er moesten nieuwe reglementen komen om voetgangers, koetsiers en fietsers plaats te doen ruimen voor de automobielen: "J'accueille froidement les protestations des grincheux ; je n'entends même pas leurs injures. Supérieur à ces vagues individualités et dédaigneux de leurs murmures, j'ai l'âme d'un automobiliste." Hoezeer dit ook mocht komisch overkomen, onschuldig was het niet. De combinatie van een onweerstaanbare drang tot roesbeleving en een gevoel van ongebreidelde dominantie zorgde voor een dodelijke maatschappelijke cocktail.

Où sommes-nous? Je n'en ai plus conscience et je ne m'en soucie pas. Je n'ai qu'un désir: aller plus rapidement encore! Je n'ignore pas qu'un accident serait sans doute mortel, mais l'ivresse est si puissante qu'on donnerait sa vie pour l'éprouver encore. Plus vite! Plus vite! Si nous apercevons tout à coup un village, nous faudra-t-il donc renoncer à cette joie? Consentirons-nous à marcher avec prudence? Avec horreur je vois s'épanouir en moi une cruauté que je ne soupçonnait pas. Pendant quelques secondes, je me suis senti capable d'un crime pour ne pas interrompre ce délicieux roulement vers l'abîme...<sup>29</sup>

Maar niet iedere automobilist was daarom een snelheidsjunkie. Een auteur in *L'Automobile Belge* keerde zich al in 1900 tegen het snobisme dat potentiële automobilisten naar de zware wagentypes dreef. De toekomst van de automobiel lag niet daar, maar in de utilitaire wagens voor toeristen, dokters en notarissen: daar lagen de grote verkoopvolumes van de toekomst.<sup>30</sup> Eerder was er al op gewezen dat de automobielbouwers niet erg opgezet waren met het voortdurende benadrukken van het belang van snelheid in de automobielwedstrijden, en streefden naar zogenaamde regelmatigheidscriteriums. Rond 1900, terwijl in de grote automobielkoersen gemiddelden van 70 km per uur werden gepresteerd, bestond het gevoel dat de wedren naar steeds grotere snelheden een eindfase had bereikt, want de gewone toerist of automobielgebruiker kon met dit soort snelheden immers niets meer aanvragen op de openbare weg.<sup>31</sup> De Touring Club de Belgique was in het geheel niet in de ban van de snelheidsmanie. Vanuit het oogpunt van toerisme was snelheid geen deugd, het belette het genieten van landschappen. Voor de ware toerist was niet het racen het ideaal, maar het cruisen. Onder de titel *Modérons les vitesses!* publiceerde de Touring Club reeds in

<sup>29</sup> *Le Patriote*, 29/8/1907 (BE mund RUD.2638).

<sup>30</sup> *L'Automobile belge*, 17/3/1900, p. 1.

<sup>31</sup> *La Belgique automobile*, 22/5/1900, p. 2.

1901 een scherpe afwijzing van de nieuwe snelheden: de toerist die overdag “zijn honderd kilometer deed” was een reiziger die niets had gezien.

Ils lancent leurs bacs à des vitesses insensées et le pauvre conducteur, qu'un moment de distraction peut conduire dans un ravin ou un fossé, est forcé de fixer sans discontinuer son regard à cent pas devant lui.<sup>32</sup>

Het genot dat de doodrijders beleefden terwijl ze als zwarte demonen gehuld in lederen mantels en donkere chauffeursbrillen in wolken van stof en onder infernaal motorgebrul door rustige dorpjes scheurden ... zoiets was toch geen toerisme. Een *autophobe* beschreef hoe hij tegen zijn eerste rijervaring aankeek. Eerst werd hij gedwongen zichzelf op te sluiten in een waterdicht kostuum, met een paar van die “horribles lunettes noires qui donnent aux automobilistes l'air de vieilles sorcières retour du sabbat.” Dan werd hij ondergedompeld in een wolk van stof en lawaai, die het onmogelijk maakte zowel om te converseren als om van het uitzicht te genieten. Door elkaar gerammeld, krampachtig vastgeklampt, en overweldigd door angst had hij geen idee langs waar de reis verliep, hoewel het een route was die hij als fietser al herhaaldelijk had genomen. Eenmaal aangekomen stelde hij vast dat hij vreselijk stonk naar zweet en benzine, en dringend aan een bad toe was. Dat had je nu eenmaal met die *vitesse insensée*, er was ten minste 40 à 50 km per uur gereden, als het al niet meer was geweest.<sup>33</sup>

## 5.2 Bedreigde voetgangers

---

Het meest zichtbare – en ook het meest schokkende – aspect van het conflict op de openbare weg waren natuurlijk de ongevallen. Als we sommige kranten mochten geloven, dan was er een continu bloedbad aan de gang. Over hoeveel slachtoffers ging het dan wel? Jammer genoeg werden er in België geen gedetailleerde statistieken over verkeersongevallen bijgehouden, zoals bijvoorbeeld in Frankrijk vanaf 1903 wel het geval was. Wel bevatten de officiële statistieken een rubriek genaamd *Morts violents*, en deze bevatte dan weer enkele subrubrieken zoals *Spoorwegen, Wagens en paarden*, en vanaf 1913 ook *Automobielen en moto's*.

Wat voornamelijk opviel aan de cijfers in tabel 5.2 waren de grote jaarlijkse schommelingen. Dat was op zich niet abnormaal, gezien de lage absolute aantallen en de van nature accidentele aard van de gemeten verschijnselen. Voor zover er al verschuivingen waar te nemen waren, leken die voort te vloeien uit de veranderingen in verkeersmiddelen die op dat ogenblik gaande waren: verschuiving van karrentransport naar (buurt)spoorwegen, die gedeeltelijk gecompenseerd werd door de opkomst van gemotoriseerd verkeer. De enige twee getallen van automobieldoden die werden vermeld schommelden sterk: 42 in 1912, en

<sup>32</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, februari 1901, p. 32.

<sup>33</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, september 1901, p. 256.

Tabel 5.2 — Verkeersdoden in België, 1871-1913

	Treinen	%	Karren en paarden	%	Automobielen en motorfietsen	%	Totaal
1871-1880	191	55,69	152	44,31			343
1881-1890	183	53,20	161	46,80			344
1891-1900	212	53,27	186	46,73			398
1900	224	50,00	224	50,00			448
1901	206	50,74	200	49,26			406
1902	241	58,07	174	41,93			415
1903	212	54,50	177	45,50			389
1904	231	54,48	193	45,52			424
1905	263	59,37	180	40,63			443
1906	286	63,27	166	36,73			452
1907	323	60,94	207	39,06			530
1908	330	58,30	236	41,70			566
1909	270	58,06	195	41,94			465
1910	279	52,94	248	47,06			527
1911	304	57,58	224	42,42			528
1912	297	52,94	222	39,57	42	7,49	561
1913	333	53,71	204	32,90	83	13,39	620

Bron: *Annuaire statistique de la Belgique*, 1890-1914.

bijna het dubbele het jaar erna. Gemiddeld genomen kwam dit neer op ongeveer een kwart van de verkeersdoden op landwegen. Uit de verkeerstelling van 1908 bleek dat het gemotoriseerde verkeer amper een tiende bedroeg van het verkeer met paard en kar, dat zou betekenen dat automobielen een stuk dodelijker waren dan karren en koetsen. Daarentegen was het waarschijnlijk dat het automobielbezit tussen 1908 en 1912 sneller steeg dan het karrenbezit, hetgeen het verschil enigszins compenseerde. Een gender-analyse van de cijfers leverde opmerkelijke inzichten op: er waren veel minder vrouwelijke dan mannelijke slachtoffers bij de verkeersdoden, maar er was een groot verschil tussen automobielen en gespannen. Het aandeel vrouwelijke slachtoffers bij automobielverkeer lag op een derde van het totaal, tegenover slechts een kwart bij verkeer in het algemeen. Wellicht was dat te verklaren door het feit dat verkeer met paard en kar vooral om beroepsredenen en dan ook vaker door mannen alleen gebeurde, terwijl het in deze periode nog overwegend recreatieve automobielgebruik vaak een gezinsuitstap was. Maar zeker was dat niet, het is onbekend of de vrouwelijke doden vielen in of buiten de automobiel. Misschien was het gewoon zo dat vrouwen kwetsbaardere weggebruikers waren, bijvoorbeeld als ze te voet boodschappen deden. In dat verband was ook de macabere vaststelling aan te stippen dat een kwart van alle automobieldoden in Ohio in 1911 kinderen waren van jonger dan tien.<sup>34</sup>

Deze vaststellingen voor de Belgische casus lagen grotendeels in de lijn van de weinige gegevens die bekend waren voor andere landen. Jean-Claude Chesnais publiceerde in 1976

<sup>34</sup> Blanke, *Hell on Wheels*, p. 61.

een analyse van de statistieken van gewelddadige doden in Frankrijk. Daaruit bleek dat de automobieldoden verdrievoudigden tussen 1905 en 1913, met een opvallende stijging vanaf 1910.<sup>35</sup> Net als in België maakten de automobieldoden tussen 1911 en 1913 ongeveer een kwart uit van de verkeersdoden op landwegen, een aandeel dat snel stijgend was. En ook hier was het aandeel van de vrouwelijke slachtoffers hoger, ongeveer een derde van het totaal.<sup>36</sup> James Foreman-Peck signaleerde dat het aandeel van de automobieldoden in Frankrijk een aantal jaren eerder, in 1906, dertien procent was.<sup>37</sup> Ook met Groot-Brittannië kon er vergeleken worden, dankzij een studie uit 1941 van de Britse *deaths by violence*. Aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog was de Britse automobilisering de Franse voorbijgestoken, en dat blijkt uit de cijfers. In Groot-Brittannië waren de automobieldoden al in de periode 1901-1910 toegenomen tot gemiddeld een kwart van de verkeersdoden, een aandeel dat in de daaropvolgende periode zeer sterk groeide. En opmerkelijk, ook hier lag het aandeel van de vrouwelijke slachtoffers hoger, op ongeveer een derde.<sup>38</sup> David Blanke gaf voor de Verenigde Staten geen globale ongevallencijfers, we konden het aandeel van de automobieldoden dus niet bepalen. Wel bleek dat het aantal Amerikaanse verkeersdoden bij automobielongevallen liefst verzesvoudigde tussen 1905 en 1910. Dat gebeurde evenwel in een periode van zeer snelle groei van het automobielpark, een verviervoudiging in deze jaren.<sup>39</sup> Voor Duitsland beschikten we evenmin over gegevens die toelieten het aandeel van de automobieldoden in het totale aantal verkeersdoden te berekenen. Wel konden we uit de studie van Uwe Fraunholz opmaken dat het aantal automobieldoden in Duitsland tussen 1906 en 1913 verdrievoudigde. Fraunholz bracht in zijn interessant en origineel onderzoek nog een aantal opmerkelijke inzichten naar boven: vóór de Eerste Wereldoorlog was jaarlijks een op de tien automobielen in Duitsland betrokken bij een ongeval, en liefst tachtig procent van de dodelijke slachtoffers bij automobielongevallen waren geen passagiers maar andere weggebruikers.<sup>40</sup> De Duitse cijfers waren zo gedetailleerd omdat in het keizerrijk vanaf 1906 ongevalenstatistieken werden bijgehouden, waarbij door de politie voor elk ongeval zeer gedetailleerd een aantal gegevens werden bijgehouden. Deze overvloedige statistische informatie leidde al in 1907 tot een eerste publicatie waarin het hoge dodental veroorzaakt door de nieuwe gemotoriseerde tuigen werd aangeklaagd.<sup>41</sup>

<sup>35</sup> Jean-Claude Chesnais, *Les morts violentes en France depuis 1826*, Parijs, 1976, p. 325.

<sup>36</sup> Idem, p. 330, Fridenson, 'La société française et les accidents de la route', p. 310.

<sup>37</sup> James Foreman-Peck, 'Death on the Roads. Changing National Responses to Motor Accidents', in Theo Barker (ed.), *The Economic and Social Effects of the Spread of Motor Vehicles*, Basingstoke, 1987, p. 265. Voor lokale cijfers van verkeersdoden in Parijs, zie Flonneau, *Paris et l'automobile*, p. 62. Deze aantallen, gebaseerd op het statistisch jaarboek van Parijs, verschillen aanzienlijk van deze geciteerd in Merki, *Der holprige Siegeszug des Automobils*, p. 171.

<sup>38</sup> M. Greenwood, W.J. Martin & W.T. Russell, 'Deaths by Violence, 1837-1937', *Journal of the Royal Statistical Society*, civ, 1941, nr. 2., p. 153.

<sup>39</sup> Blanke, *Hell on Wheels*, p. 60.

<sup>40</sup> Fraunholz, *Motorphobia*, p. 63-4.

<sup>41</sup> Karl A. Kuhn, *Die Opfer des Automobils. 3000 Tote und Verwundete während eines Jahres im Deutschen Reich, bearbeitet nach dem Material des Kaiserlich Statistischen Amtes und des Königlichen Polizei-Präsidiums Berlin*, Berlijn, 1907.

Tabel 5.3 — Oorzaken van automobielongevallen in Duitsland, 1906

Oorzaak	Aantal ongevallen	%
Te snel rijden van de automobiel	478	20,9
Onvoorzichtig of onreglementair rijgedrag van de automobiel	220	9,6
Geen voorrang gegeven	26	1,1
Begeven van de remmen of het stuur	53	2,3
Ontploffing	5	0,2
Nat straatoppervlak	48	2,1
Schuld van de gewonden of derde personen	174	7,6
Andere of niet opgegeven oorzaken	1266	55,3

Bron: Angela Zatsch, *Staatsmacht und Motorisierung*, Konstanz, 1993, p. 229.

Angela Zatsch verwees naar de lijst van oorzaken van verkeersongevallen die door Karl Kuhn in 1907 werd opgesteld (zie tabel 5.3) en concludeerde: “Diese Ziffern entkräften ein für allemal die ständige Klage der Autofahrer über den Schuldanteil des Publikums.”<sup>42</sup> Toch leek dit een voorbarige conclusie, gegeven — zoals Zatsch zelf aangaf — het problematisch hoge karakter van de onbekende oorzaken. Bovendien was het bepalen van de morele schuldvraag niet de aangewezen weg om inzicht te krijgen in de maatschappelijke processen die zich in het begin van de automobilisering afspeelden op de openbare weg. Het ging hier om het systematische verschuiven van machtsverhoudingen in de publieke ruimte en de keuzes die de individuele weggebruiker in gegeven verkeerssituaties maakten. De mate waarin hij of zij daarbij al dan niet werd geleid door een snelheidsroes enerzijds of traditionele gedragingen anderzijds was relevant maar uiteindelijk niet doorslaggevend.

Ten slotte, de belangrijkste vaststelling bij dit onderzoek naar de automobieldoden in België vóór de Eerste Wereldoorlog was dat de aantallen in absolute zin erg laag waren, niet meer dan enkele tientallen per jaar voor het hele land. Een vaststelling die in schril contrast leek te staan met de heftigheid van de reactie op het zogenaamde bloedbad op de wegen, de schreeuwerige perscampagnes die in golven telkens terugkeerden, en de ene na de andere interventie in het parlement. Het wees erop dat het conflict eerder mentaal-psychologisch van aard was dan een gevolg van een feitelijke situatie op de wegen. Ook dit leek weer de eerder geformuleerde stelling te bevestigen: dat het conflict eerst en vooral een maatschappelijke strijd was om de openbare ruimte, en een reactie op de veranderende machtsverhoudingen die de traditionele rechten van de bevolking op de openbare weg aantastten en vervingen door een monopolie van de automobilisten.

“Quand on voit combien les Autorités se sont ingénérées pour épargner aux populations les causes d'insalubrité, les incommodités et les dangers de toute espèce, on reste vraiment stupéfait devant leur apathie et leur inaction en face des méfaits de l'automobilisme.”<sup>43</sup> In okto-

<sup>42</sup> Zatsch, *Staatsmacht und Motorisierung*, p. 229

<sup>43</sup> P[rospér] De Wilde, *Les droits et la sécurité des citoyens vis-à-vis des méfaits de l'automobilisme*, Brussel, 1906, p. 8.





Afbeelding 5.5 —  
Ongeval van Hector Colard

Het ongeval dat Hector Colard van de Touring Club had in 1907 kreeg veel aandacht in de automobielpers. Colard kwam er met lichte verwondingen vanaf.

Bron: *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, juli 1902, p. 241.

ber 1906 kon professor Prosper De Wilde, voorheen verbonden aan de universiteit van Brussel maar inmiddels teruggetrokken levend in Zwitserland, het niet meer aanzien. Hij nam de pen ter hand en schreef een pamflet tegen wat hij ervaarde als misbruik van de openbare ruimte door de doodrijders, en de automobilisten in het algemeen, onder de welluidende titel *Les droits et la sécurité des citoyens vis-à-vis des méfaits de l'automobilisme*. Wij worden mishandeld en getyranniseerd door deze mobiele tuigen die ons overal achtervolgen, aldus de professor, die in levendige bewoordingen beschreef wat er geworden was van het eens zo rustige leven in de openbare ruimte:

Vous traversez une rue, une place publique, vous vous garez le mieux que vous pouvez contre les attelages et les trams, c'est pour vous exposer à être renversé par un vélo ou une motocyclette ou à être écrabouillé par une automobile. Tout le temps vous entendez de divers côtés des coups de trompette, de sonnette et même l'horrible cri de la sirène, qui vous énervent, et vous ne savez de quel côté vous jeter pour éviter le danger qui vous enserre de tous côtés. Vous vous promenez à la campagne, dans des chemins privés d'accotements, livré à vos réflexions ou à l'admiration du paysage, vlan! un coup de trompette vous signifie brutalement que vous avez à sauter le fossé ou à vous lancer dans les labours ou les cultures.<sup>44</sup>

Eenmaal het verschrikkelijke tuig gepasseerd bleef de voetganger hoestend achter in een wolk van vies en verblindend stof dat alles vuil maakte. Bovendien lieten automobielen meestal een onaangename geur achter. Sommige grote wegen werden dermate onveilig gemaakt dat ze in de praktijk niet meer konden gebruikt worden door voetgangers. Kortom, de wegen en straten werden *onteigend* ten voordele van de doodrijders en ten nadele van de voetgangers, voor wie ze eigenlijk bedoeld waren. Te oordelen naar de stormachtige snelheden van hun voertuigen dreigden de heren achter het stuur blijkbaar voortdurend om ergens te laat te komen. En als ze dan nog enkel zichzelf en hun passagiers zouden doden, verwonden en verminken, dan had men zich nog kunnen troosten met de gedachte “ze had-

<sup>44</sup> Ibidem, p. 8-9.

den er maar niet aan moeten beginnen.” Maar helaas, al te vaak namen ze de levens van vreedzame voorbijgangers, die door hen als *quantité négligeable* werden bekeken. En als er een ongeluk gebeurde, dan liet de doodrijder het slachtoffer in de steek, “souvent encouragée par les Messieurs et les 'grandes et honnestes' Dames qu'il conduit.”<sup>45</sup> Viel er dan niets positiefs te zeggen over de automobiel? Toch wel, professor De Wilde erkende ruiterlijk dat de automobiel *une brillante conquête de l'esprit humain* was, en vele diensten bewees: mensen konden op een snelle manier elke dag op hun werk geraken, konden kiezen voor een gezonde en comfortabele woning buiten de stad en toch op tijd bij hun gezin terug zijn voor het avondeten; dokters, ingenieurs en industriëlen konden zich gemakkelijk verplaatsen, en hun patiënten, werven en fabrieken bezoeken, ook als deze zich op plaatsen bevonden die ver verwijderd waren van de stopplaatsen van treinen en trams. Trouwens, taxi's, autobussen en vooral camions zouden in de toekomst ongetwijfeld hun niet-gemotoriseerde evenknie vervangen.

Als het misliep met het automobilisme, dan was dat te wijten aan de overdreven snelheid die door onvoorzichtige en onervaren bestuurders werd aangehouden. De maatregelen die de overheden namen waren geheel ontoereikend. Wat betekende dat precies, als er een *allure modérée* werd opgelegd, of *niet sneller dan kleine draf*? Er zou ten minste een precieze toegelaten snelheid moeten bepaald worden, uitgedrukt in kilometer per uur. Maar zelfs dan bleek keer op keer dat de overheden beweerden niet in staat te zijn om deze regels af te dwingen op de openbare weg. Onterecht, het was volgens De Wilde perfect mogelijk om technische meettechnieken te ontwikkelen die de snelheid van rijdende automobielen tot op de seconde vaststelden. Maar wat wilde men ook, de automobilisten hadden hoteliers, restauranthouders en cafébazen achter zich, en benzineleveranciers, garagisten, en een grote hoeveelheid invloedrijke en kapitaalkrachtige kiezers waar de overheden behoedzaam mee omgingen. Fiets, automobiel en moto hadden leven teruggegeven aan kleine dorpen en gehuchten, en beweging gebracht op plaatsen die zo goed als verlaten waren sinds de komst van de spoorwegen. In al deze plaatsen waren er amateurs van het automobilisme die meestal deel uitmaakten van de betere kringen. Moest men dan verbaasd zijn dat er weinig boetes en vervolgingen kwamen? Bovendien waren de automobilisten uitmuntend *belastbaar materiaal*. Er waren er die er genoeg van hadden, en in het verzet gingen: “l'attitude hostile des populations lésées s'accroît de jour en jour et se traduit par des actes de mauvais gré qui causeront le plus grand tort à l'automobilisme.”<sup>46</sup> Al te vaak eindigde dit in overdreven vervolgingen en misbruiken. In Zwitserland dreigden de automobilisten hierdoor vorig jaar nog met een boycot.

<sup>45</sup> Ibidem, p. 16.

<sup>46</sup> Ibidem, p. 19-20.

Wat moest er dan wel gebeuren? Professor De Wilde somde de maatregelen op die echt iets konden doen aan het probleem. Eerst tekende hij scherp de kern van de zaak:

[L]'état d'âme du chauffeur, subissant la suggestion de la vitesse et voulant toujours de la vitesse et plus de vitesse encore, dut-il se casser le cou au tournant d'une route ou rouler au bas d'un remblai. Or le plus grand nombre des chauffeurs paraissent exposés à subir cet emballement, cet hypnotisation ; pour cette raison les mesures de police, actuellement en vigueur, sont et resteront inefficaces.<sup>47</sup>

De oplossing was even radicaal als simpel. Automobielen die sneller konden rijden dan 15 à 20 km per uur mochten niet langer toegelaten worden tot het verkeer. Elke automobiel moest op voorhand getest worden en een certificaat krijgen. Een automobiel die op de openbare weg werd aangetroffen zonder een dergelijk certificaat moest verwijderd worden en aangeslagen. Ten tweede, mochten er ooit apparaten uitgevonden worden die ingebouwd in een automobiel de snelheid automatisch beperkten zonder dat de bestuurder hierin kon ingrijpen, dan moesten deze verplicht worden gesteld. De Wilde benadrukte dat enkel deze radicale maatregelen waarlijk het probleem konden oplossen. Ten derde moesten lokale overheden burgerrechtelijk aansprakelijk worden gemaakt voor schade die ontstond door het verkeer, bijvoorbeeld stofoverlast in woningen langs grote wegen. Enkel op deze wijze zouden zij in beweging komen en maatregelen nemen die effect zouden sorteren. Ten vierde moesten burgerverenigingen die zich verzetten tegen de misbruiken van het automobilisme, zoals de *ligues contre la poussière* die in verschillende steden werden opgericht, ondersteund worden. Zij moesten zich verenigen en front vormen om de belangen van de gedupeerden van het automobilisme krachtig te kunnen verdedigen. Ten slotte moest vluchtmisdrijf veel zwaarder bestraft worden, en krachtdadiger vervolgd. Toch wilde de professor zich niet beperken tot repressieve maatregelen alleen. Men moest tolerant zijn voor de liefhebbers van snelheidssport, zoals er ook geen bezwaar was tegen mensen die zich amuseerden op de paardenkoersen. Als automobielliefhebbers hun eigen koerspistes wilden bouwen, waar ze zich onder elkaar naar hartenlust konden te pletter rijden, dan moesten ze dat vooral doen. Ook had De Wilde geen bezwaar tegen aparte wegen voor automobielverkeer zoals de Belgische koning er ooit een wilde bouwen tussen Oostende en Parijs, en zoals op dat moment ter tafel lag in het Britse parlement: een stuk autoweg tussen Londen en Brighton, voor het bagatel van och arme 35 miljoen frank, zoals de professor met bijtend sarcasme opmerkte. Als de toch zo welstellende doodrijders op eigen kosten een autoweg wilden laten aanleggen om er zelf op te gaan racen, geen probleem:

Cette route ne manquerait pas d'attirer en été de nombreux automobilistes étrangers masculins et féminins, affublés de façon à donner l'illusion qu'une ménagerie d'ours, de singes et de gue-nons traverse le pays.<sup>48</sup>

<sup>47</sup> Ibidem, p. 21.

<sup>48</sup> Ibidem, p. 25.

Het geweld kwam niet van één kant alleen. De confrontatie tussen reizigers in automobielen die doordrongen tot in dorpen waar nooit eerder een toerist was geraakt en de lokale bevolking was in vele gevallen gewelddadig. De automobieltourist had niets dan minachting voor de *stinkende wilde beesten en wandelende vlooiënbalen* die samentroepen rond de wagen, en de plaatselijke bevolking zag in de luidruchtige curiositeit die op bezoek kwam een vermakelijk spektakel of een bron van mogelijk geldgewin, hetgeen zelden aanleiding gaf tot gastvrijheid of zelfs maar een begin van menselijk respect. Over de ervaringen van automobielreizigers onderweg beschikken we over een unieke getuigenis. Begin 1900 maakte baron Pierre de Crawhez een reis naar de Sahara. Onderweg doorkruiste hij Italië en aangekomen in Napels stuurde hij een lang en ongezoeten relaas over zijn ervaringen onderweg naar een bevriende journalist, die prompt besliste om de brief integraal en ongecensureerd te publiceren: “Bien que parfois un peu vive de ton, nous n'avons point voulu en retrancher une ligne, de crainte de lui enlever de sa saveur, de son pittoresque laisser-aller, de sa fougue charmante.”

Baron Pierre de Crawhez liet vanaf de eerste zin van zijn brief geen twijfel bestaan over zijn gevoelens: “Si l'on me demandait ce que je pense de l'Italie et de ses habitants, je n'hésiterais pas à déclarer que c'est le plus sale pays du monde et qu'on ne m'y verra plus.” De wegen waren in erbarmelijke staat, en de hotels waren wel in orde in de grote steden, maar daarbuiten? *On ne se figure pas*. Het begon al in Rome, waar de baron de weg naar Napels vroeg en langs de oude Via Appia werd gestuurd. Dat was een mooie bezienswaardigheid, maar de automobiel zakte er bijna tot de assen in de modder, en het kostte heel wat moeite om van daaruit op de hoofdbaan te geraken. Tegen de middag besloot de Crawhez, die in gezelschap reisde van zijn vriend Eugène Dauw, om in een klein havendorpje halt te houden bij de plaatselijke herberg. Het werd de eerste van een reeks onaangename ontmoetingen met de plaatselijke bevolking.

A peine [nous] étions arrêtés devant l'albergo, que toute la population accourt, criant, hurlant, infectant l'air de sa puanteur de bêtes sauvages et cherchant à voler les valises, couvertures, etc. Heureusement l'infecte “caboulot” possède une remise. A peine y suis-je que la meute de chiens enragés, se précipite à l'intérieur. Pas moyen de la faire sortir. A la fin, à moitié asphyxié et furieux, j'administre coups de pied et coups de poing au hasard ; immédiatement toute la crapule se sauve, car elle est aussi lâche que voleuse. Naturellement j'ai constaté la disparition de plusieurs objets.<sup>49</sup>

Onder de indruk van de plaatselijke kookkunst waren de twee automobilisten al evenmin. Ze klaagden voortdurend over de alomtegenwoordige stank van look, en bij gebrek aan eetbare maaltijden stortten ze zich dan maar op een kom sinaasappelen, “seul aliment qu'ils n'empoisonnent pas en y fourrant ail, anis, citron, etc.” De minachting voor de lokale bevolking was totaal: de Crawhez merkte op dat de eerste persoon die hij zag in Italië hem bestolen had (een douanebeamte), en dat hij er zeker van was dat de laatste hetzelfde zou doen. Wanneer de baron zijn sigarenpeuk wegsmeet, volstond dat om een gevecht te laten uitbre-

<sup>49</sup> *La Belgique automobile*, 13/2/1900, p. 1.

ken. Ondertussen kwamen oude vrouwtjes met een huid die op olifantenleder leek rond hem staan, trokken hem aan de arm, zaten met hun handen in zijn zakken, en werkten de baron zodanig op de zenuwen dat hij vuistslagen begon uit te delen. Dan sprong de motor aan, de bevolking deinsde terug, verschrikt door het geluid: “je profite de ce moment pour démarrer, pendant qu'Eugène distribue à gauche et à droite, avec un bidon vide, de formidables horions.” Hij liet opgelucht het havenstadje en haar bewoners achter zich: “Ces gredins, véritables sacs à puces et à vermine, empoisonnent vraiment l'air. Le soleil tapant sur ce tas d'immondices vivantes, en fait sortir des émanations qui vous donnent des nausées.” Maar bij het volgende dorp begonnen de problemen opnieuw. Het was markt, en de automobiel geraakte nauwelijks vooruit door de smalle straten die volgepakt waren met kramen en marktbezoekers. Binnen de kortste keren raakten de baron en zijn vriend ingesloten door een bende zwervers, oude vrouwtjes en bedelaars. Een oponthoud dwong de baron om te stoppen, en bezorgde hen een penibele vijf minuten. Wat te doen met die bende? Als men hen liet doen stalen ze alles tot op het hemd, maar als men er te hard op sloeg riskeerde men een lynchpartij. Uiteindelijk zette de kar voor hen zich opnieuw in beweging, en de Crawhez vervolgde zijn rit doorheen de lange, rechte en schijnbaar eindeloze dorpsstraat aan de zenuwslopende snelheid van drie kilometer per uur.

Het was een hele opluchting wanneer de twee reizigers opnieuw de grote baan bereikten. Wat wilden ze nu graag in Napels aankomen! De Crawhez gaf vol gas en hotsebotste over de slechte wegen, alles om maar zo snel mogelijk het einddoel te bereiken. Helaas, de avond viel en Napels was nog ver. De baron besloot te overnachten in Gaeta, een stad met meer dan dertigduizend inwoners, waar hopelijk toch ten minste één degelijk hotel te vinden zou zijn. Van verre zag het er prachtig uit: een lieflijke havenstad tegen de ondergaande zon, een stad met vrolijk gekleurde huisgevels. Helaas, bedrieglijke optische illusie: “C'est encore un repaire de bêtes sauvages dans lequel nous pénétrons.”

Nous traversons le port d'abord, où grouille une foule infecte, étalée sur un fumier: des femmes vautreées à terre cherchent mutuellement leur vermine. Cela me rap[p]elle les gorges de la Chiffa, avec cette différence, que les singes y sont gentils et amusants, tandis qu'ici ils vous répugnent.<sup>50</sup>

Na de weg gevraagd te hebben aan enkele omstaanders die er min of meer beschaafd uitzagen, in gebrabbeld Italiaans, want niemand bleek hier Frans te verstaan, werd aan de automobielreizigers de weg gewezen naar een soort van donkere grot aan de rand van het plein. De Crawhez reed er snel binnen, onderweg enkele tonnen omverrijdend, en probeerde de poort te sluiten, maar te laat, er waren al een twintigtal *voyous* mee binnengeglijpt. Toen de baron dan toch maar de wanhoop nabij de poort dichtduwde en de grendels probeerde te sluiten, beukte de menigte de poort in en overspoelde het koertje en de automobiel. Even later vertrokken niet minder dan negen nieuwbakken kruiers naar boven met de valiezen

<sup>50</sup> *La Belgique automobile*, 13/2/1900, p. 2.

van de automobilisten. Eugène ging voor alle zekerheid maar mee, de Crawhez bleef nog even achter om de automobiel in orde te zetten voor de nacht, slaand en schoppend tussen de menigte om zich te kunnen bewegen. Uiteindelijk was de karwei geklaard, en de baron liet met de dood in het hart zijn wagen achter in handen van de *voyoucratie* Gaetane. De donkere grot waar ze in binnengereden waren bleek de hoofdingang van het hotel te zijn. Een soort van portier, zo te zien net uit de gevangenis ontsnapt, bracht de baron doorheen donkere gangen naar een grote zaal, waar hij Eugène terugvond die belaagd werd door de negen kruiers voor fooien. Met tien centiemen per hoofd werd ook dit probleem opgelost. Daarna werden ze naar hun kamer gebracht, maar aan de deur kregen ze bijna een hartaanval. De hotelkamer was een soort enorme lege zaal, stinkend en met stromend water langs de muren, met ergens in het midden een klein ijzeren bed, en een tafel en stoel. De Crawhez wierp een blik door het raam: de halve stadsbevolking was samengestroomd voor het hotel, de plaatselijke officieren, de pastoor ... Iedereen wilde een glimp zien van de vreemdelingen die zich met een mechanische koets verplaatsen. Ongerust ging de baron nog eens kijken op het koertje beneden. De automobiel stond daar inderdaad nog steeds, maar erin bevonden zich vijf of zes ongevraagde passagiers die uitvoerig de toeter, de remmen, de kabels etc. aan het uitproberen waren. De Crawhez ontstak in woede, en had dan het lumineuze idee om twee gendarmes die zich tussen de menigte op de koer bevonden een som geld in de handen te stoppen. Met succes, de twee begonnen meteen om zich heen op de menigte in te slaan, en die stoof uiteen. Jammer genoeg vertrokken de twee gendarmes even later zelf ook. Dan, terwijl de Crawhez zich wanhopig afvroeg hoe hij de rest van de nacht de wraak van de verdreven meute kon voorkomen, kwam de voorzienigheid te hulp. Een plaatselijke kolonel vond het welletjes, en bood de baron aan om een schildwacht bij zijn automobiel te plaatsen, een aanbod dat dankbaar werd aanvaard.

De volgende dag, een strooptocht langs de plaatselijke apothekers om enige (peperdure) litertjes benzine te verzamelen. De twee automobilisten kregen meteen een hardnekkige bedelaar achter zich aan, maar voor de Crawhez was het meer dan welletjes geweest:

Il n'y avait pas 10 secondes qu'il m'ennuyait, quand il fut au milieu de la rue, ayant attrapé une de ces volées que les membres du boxing-club ont le secret de décerner. Tout le monde trouva cela tout naturel, excepté l'individu qui faisait le mort au milieu de la chaussée.<sup>51</sup>

Even later passeerden ze de straat opnieuw: "Dans la rue le bandit faisait toujours le mort. Seulement, comme il aurait pu être écrasé, il avait jugé prudent de se mettre de côté." Ondanks alles besloten de baron en zijn vriend om nog even een herberg binnen te stappen, alwaar ze een fles wijn bestelden, *une des rares boissons non droguées*. Bij het verlaten van het café werden ze overspoeld door een menigte verkopers. Om te ontsnappen riep de Crawhez een taxi. Meteen stortten alle op het plein aanwezige koetsen zich op het belaagde tweetal. De twee toeristen sprongen in de eerste de beste koets, die zich in beweging zette, gevolgd

<sup>51</sup> *La Belgique automobile*, 27/2/1900, p. 2.

door alle andere koetsen die bleven volhouden dat zij degene waren die besteld waren, alsook door de meute verkopers die de karavaan makkelijk stapvoets kon volgen. Aan het hotel aangekomen werden de twee, na een lange en moeizame discussie met de volgkaravaan waarbij het grootste deel van hun kleding sneuvelde, uiteindelijk ontzet door de schildwacht, die overigens niet naliet om zelf ook een forse fooi te vragen. Na het diner (één van de tien gerechten was zowaar eetbaar) stuurden de twee reizigers de schildwacht zes flessen wijn, barricadeerden de deur van hun hotelkamer en gingen het lange gevecht aan met de bedluizen.

Geweld omringde het vroege automobilisme: niet voor niets heette de automobiel van Pierre de Crawhez *La Dévastation*. Het regende vuist- en zweepslagen op de wegen. De traditionele weggebruikers waren niet van plan om zich voetstoots te laten verjagen. Niet gewend aan het nieuwe snelle verkeer van automobielen en moto's gingen ze zelden of nooit uit de weg. De automobilisten van hun kant meenden recht te hebben op de weg en op vrijheid van doorgang, ergerden zich rot, en zelf van betere afkomst zijnde, waren ze niet van plan om aan de boertjes die ze onderweg tegenkwamen toe te laten om hen nog maar een strobreed in de weg te leggen. In 1905 raakte die andere baron Pierre en bekende sportheld, Pierre de Caters, betrokken in een incident. Ergens onderweg blokkeerde een boer de weg met zijn kar, en de Caters was verplicht om te stoppen met zijn automobiel. Op de Caters' verzoek om ogenblikkelijk uit de weg te gaan, reageerde de man met: “Un instant, un instant! Vous êtes bien pressés. *La route est à tout le monde.*”

Le charretier comprend enfin qu'il est temps de ne plus plaisanter. Pesamment, il met pied à terre. Alors, à cet instant précis, d'un seul coup, de Caters ouvre en grand l'admission. Le moteur éclate, rugit. Et, à ce crépitement de mitraille, qui déchire leurs oreilles, les deux chevaux démarrent d'un seul coup, s'emballent et roulent avec leur long haquet dans le fossé de deux mètres qui, d'un véritable ravin, borde la route. L'homme, au milieu de la chaussée, demeure pétrifié. Très calme, de Caters quitte son siège ; d'un pas mesuré, il s'approche de la brute. Et, les dents serrées, il l'assomme littéralement d'un formidable coup de poing droit ! « La route est libre ; allons-nous en »<sup>52</sup>

### 5.3 Anti-automobile strategieën

---

Uwe Fraunholz onderzocht in *Motorphobia: Anti-automobiler Protest in Kaiserreich und Weimarer Republik* (Göttingen, 2000) 425 vermeldingen van vergrijpen tegen automobielen in de Duitse automobielpers tussen 1902 en 1932. Uit zijn onderzoek bleek dat gewelddadig protest tegen automobielen vooral vóór de Eerste Wereldoorlog plaatsvond, naar aanleiding van ongevallen, verkeersconflicten, stof- en lawaaioverlast, en algemene *Autofeindschaft*, en in de helft van de gevallen door kinderen of jongeren werd gepleegd. Hij stelde een protest-

<sup>52</sup> *L'Automobile illustré*, 30/3/1905, p. 100. Mijn cursivering.

typologie op waarbij onderscheid werd gemaakt tussen al dan niet gewelddadige uitingen van vijandigheid tegenover automobielen. Onder de gewelddadige vielen: kinderen die stenen gooiden ; barricades op de wegen of kabels over de weg gespannen ; al dan niet dronken menigten die zich tegen passerende automobielen keerden ; koetsiers die zweepslagen uitdeelden ; beschadiging van door automobielenclubs geplaatste verkeersborden en richtingaanwijzers ; en schieten op automobielen. Onder de geweldloze: *Autofallen*, zijnde politieagenten die zich verborgen in hindernis legden om snelheidsovertredingen vast te stellen ; tolgeld op drukke straten en autoloze zondagen ; burgers die automobielen aangaven bij de politie en petitiebewegingen ; en kritiek door intellectuelen.<sup>53</sup> Deze typologie is verhelderend maar eerder willekeurig opgesteld, te meer omdat Fraunholz zich eigenlijk voornam om vanuit een perspectief van klassenstrijd de analyse uit te voeren. In plaats daarvan werd in dit onderzoek er de voorkeur aan gegeven om een typologie op te stellen aan de hand van de sociale actoren die de handelingen uitvoeren. Ook rekening houdend met verschillen tussen de Belgische en Duitse situatie kwamen we tot volgende typologie:

- (a) Andere weggebruikers: stenen gooien, kabels over de weg, zweepslagen, weigering om automobielen te laten passeren etc.
- (b) Lokale overheden: politievoorschriften, reglementen
- (c) Publiek algemeen: verenigingen tegen automobielenoverlast
- (d) Pers: perscampagnes
- (e) Juridische wereld: politieoptreden, vervolgingen

En natuurlijk, zeker in deze periode zonder meer het belangrijkste kanaal voor verzet tegen de automobilisering: interventies in het parlement en initiatieven om de verkeerswetgeving te verstrengen, deze komen in het volgende hoofdstuk aan bod.

De meest zichtbare en tastbare vormen van anti-automobilisme waren gewelddadige acties op de straat vanwege de andere weggebruikers. Er waren regelmatig klachten te horen over kinderen die carrosserieën beschadigden door er met stenen of stokken naar te gooien, of over voormannen die bij het passeren met de zweep uithaalden naar de inzittenden van de automobielen. Maar een plaag kon dat niet genoemd worden. Erger waren de zware incidenten waarbij een of meerdere automobilisten aangevallen werden en gewond geraakten. Deze voorvallen waren zeker niet talrijk, maar er zijn niettemin toch een aantal notoire gevallen geweest in de periode vóór 1914. In de zomer van 1899 raakten twee broers van Pierre de Crawhez, baronnen Jean en Joseph de Crawhez betrokken in een confrontatie met taxichauffeurs (*cochers de fiacre*). De bestuurders van de huurkoetsen die zich bevonden in de omgeving van de stations haatten de automobielen hartsgrondig, meer nog dan de voetgangers. Hun paarden, uitermate tam na jaren van dienstbaarheid en het lange, rustige wachten

<sup>53</sup> Fraunholz, *Motorphobia*, p. 117-210.



gewoon, reageerden erg verschrikt op de passage van de luidruchtige automobielen. Soms sloeg een paard op hol, met koets en koetsier achter zich, hetgeen onvermijdelijk eindigde in een vreselijke valpartij. De koetsiers, die hun leven doorbrachten op de straat, reageerden dan ook uitermate vijandig op het verschijnen van een automobiel, en stonden sterk in groep. Op deze mooie zomerdag keerden de gebroeders de Crawhez in een automobiel terug van een bezoek aan het koersterrein van Vorst, en reden door een laan waar huurkoetsen en hun paarden in een lange rij stonden opgesteld. Wat er precies gebeurde, daarover liepen de meningen uiteen. Vast staat wel dat ten minste één paard schrok en uit de rij sprong, en door enkele koetsiers moest gekalmeerd worden. De koets van het verschrikte dier blokkeerde de weg, zodat de baronnen niet anders konden dan stoppen. Daarop blokkeerden enkele andere koetsiers de weg achter hen en sneden op die manier hun vluchtweg af. De gebroeders de Crawhez zaten nu ingesloten tussen een menigte woedende wagenmenners die met hun vuisten stonden te zwaaien en de baronnen de huid volscholden. Jean de Crawhez sprong dan maar uit de wagen en ging op zoek naar politie, zijn broer eenzaam achterlatend tussen de uitgelaten meute. Even later keerde hij terug met twee agenten, waarop de koetsiers de baan uiteindelijk vrijmaakten. Over wat er dan gebeurde liepen de getuigenissen uiteen. Volgens de koetsiers reden de broers weg, maar keerden plots brutaalweg terug om nog meer paarden de stuipen op het lijf te jagen, waarop de koetsiers hen insloten en blokkeerden. Volgens de gebroeders de Crawhez waren ze rustig aan het weggrijden toen ze even verder het paard zagen dat als eerste geschrokken was, en dat door de eigenaar een eind verder was gebracht. Om het dier niet opnieuw te laten schrikken waren ze dan maar gestopt, waarop de koetsiers achter hen aan kwamen. In elk geval, de broers werden aangevallen door de bende wagenmenners, kregen stenen naar hun hoofd gegooid, werden uit hun automobiel gesleurd, op de grond gegooid, en geschopt en geslagen. Beiden kwamen er met ernstige verwondingen uit, vooral Jean de Crawhez die een steen in het gezicht had gekregen.<sup>54</sup>

Toch waren zulke zware incidenten een uitzondering, meestal bleef het bij geïsoleerde schermutselingen. Einde januari 1901 keerde baron Pierre de Caters met enkele vrienden van de Automobile Club Anversoïse 's avonds terug van een uitstap naar Brussel. In Willebroek werden ze aangevallen door een groepje dat probeerde hen de weg te versperren. De automobilisten, die niet gewapend waren, versnelden en vluchtten weg. Een regen van stenen werd hen achternagegoot, de chauffeur van Emile De Beukelaer werd aan het hoofd gewond en de wagen van de Caters ernstig toegetakeld. Naar verluidt gebeurden dit soort voorvallen wel vaker in de buurt van het kanaal van Willebroek.<sup>55</sup> De vijandigheid van de plattelandsbevolking was wel enigszins te begrijpen. Een chauffeur beschreef hoe de dorpe-

<sup>54</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, juli 1899, p. 145, *L'Automobile illustré*, 1/7/1899, p. 24.

<sup>55</sup> *Le Véloce*, 28/1/1901, p. 2.

lingen reageerden als hij met zijn automobiel naderde, nadat in hetzelfde dorp enkele malen een doodrijder was gepasseerd, “la terreur des routes, le cyclone qui traverse les villages et écrase tout.” Overal door woede vertrokken gezichten, vuisten die in zijn richting werden geschud, mensen die renden voor hun leven terwijl hij nog honderd meter verwijderd was ...<sup>56</sup> Een andere chauffeur hield even halt onderweg op de robuuste Vlaamse kasseiweg, stapte een plaatselijke herberg binnen, en liet zich ontvallen, terwijl hij zich geradbraakt op een stoel liet vallen: “Quels pavés du diable!” Meteen kreeg hij het hele café over zich heen: dat die kasseien goed genoeg waren, want dat ze anders nog meer van die *machins* zouden zien, dat het zijn eigen automobiel was die *du diable* was, dat je tegenwoordig nergens meer kon gaan of staan of er reden zonder ophouden automobielen voorbij, dat ze de vrouwen en de kinderen doodreden, dat de koeien geen melk meer gaven en de kippen geen eieren, dat de giftige stank die ze verspreidden de gewassen doodde, dat hun gerammel de bomen deed vergaan, dat de spoorwegen geen reizigers meer zouden hebben en failliet zouden gaan en hoe moesten zij arme boeren dan hun opbrengsten naar de markt brengen?<sup>57</sup>

Een deel van deze argumenten was natuurlijk overdreven en te herleiden tot angst voor het modernisme — zoals driekwart eeuw daarvoor over de trein werd geklaagd. Toch was de terreur die de plattelandsbewoners en de andere weggebruikers moesten ondergaan, en de vernielingen en doden die automobielen regelmatig achterlieten maar al te reëel. Niet te verwonderen dus dat er in de pers berichten als deze opdoken: “On nous écrit de la province de Namur qu'en divers endroits des paysans ont tiré des coups de revolver sur les autos.”<sup>58</sup> Typerend voor de gespannen verhoudingen tussen beide kampen is volgend relaas van Hector Colard, de Brusselse rentenier die verantwoordelijk was voor de afdeling automobilisme van de Touring Club. Colard nam zich voor om op een rustige zomerse zondagmiddag een ritje te maken naar Charleroi en terug. Onderweg passeerde hij enkele Waalse dorpjes.

Dans le pays wallon, c'est le jeu de balle installé commodément sur la meilleure partie de la route, en plein village. Cette prise de possession de la route est assez ennuyeuse, mais les joueurs de balle sont assez bons garçons, ils nous laissent passer sans trop de palabres.<sup>59</sup>

Veel erger waren de wielervedstrijden op de weg. Het leek wel of ieder dorpje zijn wereld-recordkoers had op zondagen. Wee degene die de weg wilde gebruiken wanneer daar een koers werd gereden. De lokale bevolking ontstak in woede wanneer een automobilist wilde passeren, hoe vriendelijk deze het ook vroeg. De weg werd versperd, en de reiziger werd verplicht een omweg te maken, ook al was er in veel gevallen geen alternatieve route beschikbaar. Het overkwam ook Colard op deze mooie zondag. Op de terugweg van Charleroi passeerde hij een niet nader genoemd dorpje, waar de grote baan volledig afgesloten bleek te zijn voor een of andere lokale koers. Colard vond dat hij wel respect kon hebben

<sup>56</sup> *Le Véloce*, 3/9/1901, p. 8-9.

<sup>57</sup> *Le Véloce*, 24/12/1901, p. 12.

<sup>58</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, april 1906, p. 136.

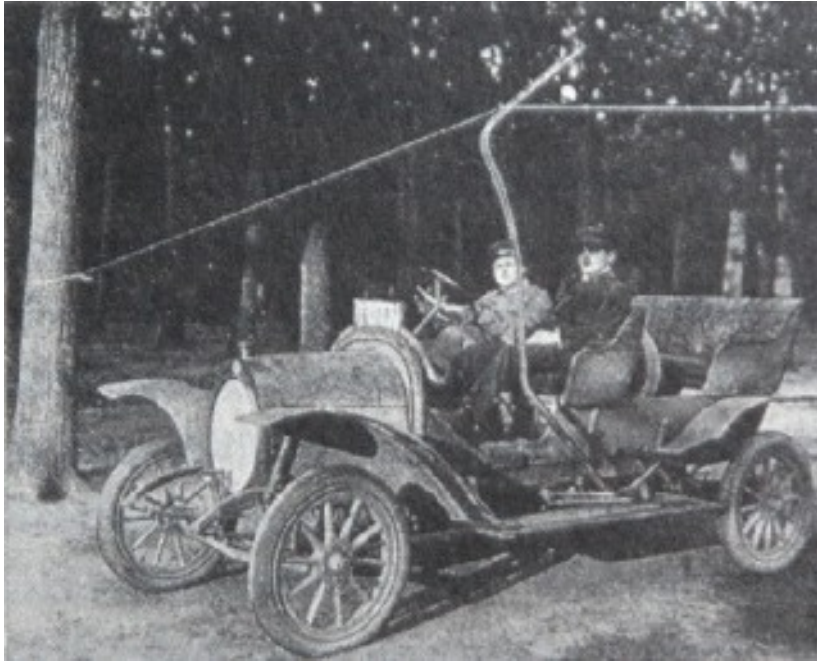
<sup>59</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 30/8/1909, p. 381.

voor de wielersport, maar dat hij evenzeer recht had op het gebruik van de openbare weg. Hij was bereid te vertragen en eventueel zelfs opzij te gaan als er een coureur aankwam, maar dat een burgemeester een grote weg urenlang afsloot alleen maar voor een lokale koers, “cela nous semble excessif si pas illégal.” Maar niet dus: “Qui dit course, dit passion.” Colard reed zich vast, werd ondanks zijn aandringen niet doorgelaten, kreeg een reeks beledigingen en verwensingen naar zijn hoofd, en werd bedreigd met de gendarmerie. Die tot spijt van Colard nergens te bespeuren viel, al evenmin als wielrenners overigens, althans niet zolang Colard stond te wachten. Uiteindelijk droop onze toerist maar af, maar niet zonder een opmerking te maken met een merkwaardige omkering van het argument dat over het algemeen tegen de automobilisten werd gebruikt: “La route est à tout le monde.”

Internationaal het beruchtste geval van geweld op de weg was de kabel die op 2 maart 1913 in de buurt van Berlijn over de weg werd gespannen. Fraunholz beschreef het voorval uitvoerig: een wagen met vier inzittenden, een juwelier uit Berlijn en zijn vrouw en twee dochters, die slachtoffer werden van deze automobieltuillotine. De automobiel botste iets na achten 's avonds aan een snelheid van ongeveer 45 kilometer per uur tegen de kabel. De chauffeur werd ei zo na onthoofd, zijn ruggengraat gebroken, zijn vrouw en een van beide dochters werden door de kabel opgetild en uit de wagen geslingerd. De jongste dochter, 17 jaar oud, had als enige de kabel op tijd opgemerkt en ontsnapte aan het drama door een snelle reactie. Geen van beide ouders overleefde het ongeval.<sup>60</sup>

Dit gruwelijke drama veroorzaakte sensatie in de hele wereld, en twee maanden later vormde het de lugubere inspiratie voor een gelijkaardige aanslag in België. Het gebeurde einde mei 1913 in de buurt van Namen, op de grote baan naar Brussel, op het grondgebied van de kleine gemeente Rhisnes. Een kabel van ongeveer tien millimeter doorsnede was dwars over de weg gespannen. Rond half tien 's avonds naderden twee automobielen over de weg. Het waren de Minerva van het echtpaar Michel en de Rochet-Schneider van meneer en mevrouw Maurice Léonard, op de terugweg van Reims, richting Brussel. De Minerva van Michel raakte de kabel als eerste. Gelukkig ving de voorruit de eerste impact op, maar terwijl de automobiel verder naar voren schoof schoot de kabel los en slingerde tegen de passagiers aan. Beide inzittenden liepen verwondingen op, zij het niet van dodelijke aard. Michel was nog in staat om, de kabel voorbij en ondanks de klap die hij gekregen had, zijn wagen met gierende banden tot stilstand te brengen, maar hij was te laat om de tweede wagen te verwittigen. De Rochet-Schneider van Léonard reed eveneens tegen de kabel aan. Deze was na de eerste botsing al wat minder strak, en bleef haken achter de radiator van de automobiel. Ongelukkig schoot ook hier de kabel los en werd deze in het gezicht van de inzittenden gekatapulteerd. Mevrouw Léonard werd lelijk gewond aan de ogen, het was niet zeker of zij haar zicht zou behouden. Ondanks hun verwondingen slaagden de inzittenden erin

<sup>60</sup> Fraunholz, *Motorphobia*, p. 128.



Afbeelding 5.6 –  
Duitse automobiel met  
antikabelafweer

Bron: Uwe Fraunholz,  
*Motorphobia*, Göttingen,  
2000, p. 139.

om het andere verkeer tegen te houden, en de kabel door te knippen. Maar hier eindigde het verhaal niet. De twee automobielen reden weg om medische hulp te zoeken en de politie te verwittigen. Even verder langs de grote baan in Gembloux bereikten ze een politiepост en legden klacht neer. Maar blijkbaar waren ze ondertussen een gerechtelijke arrondissementsgrens overschreden, want de politie verklaarde dat “Rhisnes hun gebied niet was” en dat zij jammer genoeg geen actie konden ondernemen. Blijkbaar werd de naburige politiedienst van Namen niet eens verwittigd, of in elk geval onvoldoende. Anderhalf uur later was er nog steeds geen reactie van de politie geweest op de plaats van het misdrijf. Dat was de dader(s) niet ontgaan, en dus keerden ze terug en spanden de kabel opnieuw aan. Het was inmiddels rond elf uur in de avond. De Berliet van Robert Gaillard naderde door de nacht. Gaillard was nogal op zijn hoede, want hij was even tevoren nipt ontsnapt aan een botsing met een valhek. Dat redde wellicht zijn leven, terwijl hij vol tegen de kabel aanreed. Vermoed werd dat de dader of daders intussen verscholen in de heuvels langs de weg het bloedige spektakel beneden zaten waar te nemen.<sup>61</sup>

De zaak Rhisnes was het trieste dieptepunt van vijftien jaar gewelddadige en vaak bloedige confrontaties tussen automobilisten en de andere weggebruikers. Na de Eerste Wereldoorlog steeg het gebruik van gemotoriseerd transport op de wegen sterk, en trad al snel een zekere gewenning op bij het publiek, zodat het geweld daarna steeds eenzijdiger van de kant van de automobilisten kwam.

<sup>61</sup> *Automobile-Aviation*, 22/5/1913, p. 495 en 5/6/1913, p. 551, *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 1/7/1913, p. 310-1.

Toch was fysiek geweld niet de meest voorkomende reactie tegen de overlast van het automobilisme. Veel meer voorkomend was dat de lokale bevolking zich probeerde te beschermen door een beroep te doen op de lokale overheden en de plaatselijke politiemacht. Het eerste lokale politiereglement dat het automobielerkeer aan banden probeerde te leggen werd uitgevaardigd in Brussel in juli 1897. Deze vroege maatregelen waren sterk geïnspireerd door het automobielerglement van Parijs van 1893. Er werd een minimumleeftijd opgelegd: automobielerbestuurders moesten ten minste 18 jaar zijn. Bovendien werd een automobieler slechts toegelaten tot het stadsverkeer indien het gemeentebestuur van Brussel op voorhand een *certificat d'aptitude* had uitgereikt aan de bestuurder. De snelheid werd strikt beperkt tot deze van de draf van een paard, in de bochten zelfs niet sneller dan een paard dat stapvoets ging. Deze regels waren niet enkel bijzonder streng, zeker in vergelijking met het ontwerpereglement dat op dat ogenblik in het parlement ter tafel lag, soms waren ze ronduit onrealistisch. Zo was het betwifelbaar of automobielen technisch wel in staat waren om zo traag te rijden als een paard dat stapvoets ging, en dat gold ook voor de bepaling: “tout dégagement de vapeur est interdit.” De politie kon automobielen te allen tijde laten stoppen, en de burgemeester kon automobielerkeer in elke straat verbieden. In de gemeenteraad was hierover geen enkele vorm van debat, en ook een bezoek van een delegatie van de Automobile Club kon het gemeentebestuur niet van zijn plannen afbrengen.<sup>62</sup> De eerste zwarte punten op de Brusselse automobielerkaart waren het Terkamerenbos, en vooral de lange laan die ernaar toe leidde, de Louizalaan. In uitvoering van het nieuwe reglement volgde al op 19 augustus 1897 een besluit van de Brusselse burgemeester waardoor een gedeelte van de Louizalaan verboden werd voor automobielerkeer, en twee jaar later een nieuw besluit waardoor nu ook een deel van het Terkamerenbos verboden werd, tot grote woede van de automobilisten.<sup>63</sup> Het Brusselse voorbeeld kreeg navolging elders in het land. Einde oktober 1897 werd in Sint-Gillis bij Brussel een vergelijkbaar reglement voor automobielen van kracht: chauffeurs moesten een *examen de capacité* passeren en er golden snelheidsbeperkingen.<sup>64</sup> Ook in Gent werd op 24 januari 1898 een nieuw politiereglement op de wegenis van kracht. In het hoofdstuk gewijd aan het verkeer met voertuigen werden voor het eerst enkele bepalingen in verband met automobielen opgenomen, onder meer een snelheidsbeperking tot *kleine draf* en een minimumleeftijd van 18 jaar.<sup>65</sup> In de Luikse gemeenteraad van 14 maart 1898 eiste raadslid Goblet maatregelen tegen de *vitesse vertigineuse* van de automobielen, maar burgemeester Léon Gérard antwoordde ontwijkend dat er een reglement zou komen wanneer de ervaring zou uitwijzen dat dat nodig was. In deze stad geleid door (automobieler)industriëlen was men echter niet erg geneigd om de automobieler iets in de

<sup>62</sup> *Bulletin communal de la Ville de Bruxelles*, 5/7/1897, p. 6-13 en 74-80, *L'Automobile illustré*, 1897, nr. 24-5, p. 6.

<sup>63</sup> *Le Véloce*, 21/8/1897, p. 2, *L'Automobile illustré*, 1/6/1899, p. 2-7.

<sup>64</sup> *Le Véloce*, 27/10/1897, p. 2.

<sup>65</sup> *Gemeentebld van de Stad Gent*, 24/1/1898, p. 466-9.

weg te leggen.<sup>66</sup>

Na de uitvaardiging van de Verkeerswet moesten de lokale autoriteiten hun reglementen conform maken aan het nationale verkeersreglement. De stad Brussel paste in februari 1900 haar politiereglement aan: de meeste lokale verplichtingen, in de eerste plaats de minimumleeftijd van 18 jaar vereist om een automobiel te besturen, bleven, maar het rijbewijs verdween. Het was evenwel niet duidelijk of dit onder druk van de nationale wetgeving gebeurde, of ingegeven was door praktische problemen wegens de steeds stijgende aantallen automobielbestuurders.<sup>67</sup> In mei 1900 paste ook de stad Antwerpen haar politiereglementen aan, en nam de gelegenheid te baat om een nieuw reglement voor automobielerverkeer uit te vaardigen. "Sommige voerders van motorwagens en motorwielers rijden met eene overdreven snelheid, wat reeds herhaaldelijk, hier en elders, ernstige ongevallen heeft veroorzaakt. Daaraan vooral dient perk en paal gesteld." De Antwerpse maatregelen waren eerder origineel, en in een aantal gevallen was het twijfelachtig of ze wel conform de nationale verkeersreglementering waren. Motorwagens mochten niet op voetpaden rijden, of in dreven, leien of promenades die voor voetgangers waren bestemd; ze mochten niet sneller rijden dan een paard in draf, bij druk verkeer kleine draf, aan kruispunten voetstaps; het was verboden "op de openbare pleinen rond te toeren"; ze moesten uitwijken voor voetgangers en voor *rijtuigen van kinderen of gebrekkelijken*, en bij kruispunten "zooveel mogelijk het midden van den rijweg houden"; op hun lampen vooraan en achteraan moest *op drie zichtbare zijden* het nummer van de nummerplaat geschilderd worden.<sup>68</sup> De meeste van deze regels waren niet overgenomen van voorbeelden in binnen- en buitenland. Het waren dan ook geen formele reproducties van regels van elders, maar pogingen van een lokale gemeenschap om antwoorden te formuleren op de gevaren en problemen waarmee zij geconfronteerd werden op hun straten. Dat sommige ervan wat vreemd geformuleerd werden of moeilijk praktisch uitvoerbaar leken, wees erop dat de plaatselijke autoriteiten aan het zoeken waren om een antwoord te bieden op de automobilisering. Nog in september 1900 vond de Antwerpse burgemeester Jan Van Rijswijk het nodig om in een publiek appel zijn medeburgers op te roepen om de nieuwe verkeerswet beter na te leven. Vooral het rechts rijden in plaats van links, de regel tot dan zowat overal in de Vlaamse provincies, bleef voor problemen zorgen.<sup>69</sup>

In de stad Luik daarentegen bleef het stadsbestuur weigerachtig. Het politiereglement werd herzien in november 1900. Opnieuw werd er geklaagd over de snelheid van de automobielen en het feit dat er maar geen proces-verbalen werden gemaakt. Burgemeester Gustave Kleyer verklaarde echter: "Les freins des automobiles sont beaucoup plus puissants que ceux des voitures ordinaires," en beweerde dat er in Luik nog geen automobielongeval-

<sup>66</sup> *Bulletin administratif de la Ville de Liège*, 14/3/1898, p. 699-700.

<sup>67</sup> *Bulletin communal de la Ville de Bruxelles*, 29/1/1900, p. 53-77, *L'Automobile illustré*, 27/1/1900, p. 78 en 24/2/1900, p. 100, *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, april 1900, p. 78-79, *Le Véloce*, 05/02/1900, p. 1.

<sup>68</sup> *Gemeentebblad van de Stad Antwerpen*, 17/5/1900, p. 437-8.

<sup>69</sup> *Le Véloce*, 4/9/1900, p. 1.

len geweest waren – hetgeen door een ander raadslid meteen werd tegengesproken.<sup>70</sup> In januari 1901 werd het fietsreglement herzien. Op het einde van de discussie werd er opnieuw geklaagd over de snelheid van de fietsen en vooral de automobielen. Burgemeester Kleyer verklaarde dat hij *absolument désarmé* was tegenover de overtredingen, omdat zijn politie niet bij machte was de snelheid te meten en de automobilisten tegen te houden. Waarop een raadslid voorstelde om de politie dan maar *un kodak* te geven.<sup>71</sup>

De verplichting om de eigen politiereglementen aan te passen weerhield de gemeentebesturen er allerminst van om maatregelen te blijven uitvaardigen om de eigen bevolking en de lokale levensruimte te beschermen tegen het nieuwe verkeer. In april 1901 vroeg het stadsbestuur van Brussel een bijkomend krediet voor *un service d'agents « à vélo »*, om op te treden tegen snelheidsduivels op de grote centrale boulevards, de Louizalaan en het Terkamerenbos.<sup>72</sup> En ook de kleinere gemeenten vaardigden verbodsmaatregelen uit. Zowat over het hele land verschenen aan de rand van de dorpskommen borden waarop stond dat er een gemeentelijk reglement van kracht was dat de snelheid beperkte tot minder dan tien kilometer per uur. Einde 1902 klaagde een Luikse chauffeur:

Chauffeurs liégeois, qui désirez vous rendre à la frontière hollandaise par Visé, ou à Namur par la vallée si pittoresque de la Meuse, songez bien que ces voyages à travers une suite non interrompue d'habitations, doivent être régis par l'allure uniforme de 10 kilomètres à l'heure, sans oublier toutefois de la réduire à 5, pour la traversée de Visé!<sup>73</sup>

In 1903 volgde een nieuw lokaal offensief, Brussel beet opnieuw de spits af. In juli 1903 verplichtte burgemeester Emile De Mot de automobilisten om op een hele reeks boulevards, althans aan de kruispunten, een snelheidslimiet aan te houden die overeenkwam met de stap van een voetganger. En ditmaal werd er een duidelijk getal genoemd: vijf kilometer per uur. Vrijwel onmiddellijk volgde de stad Antwerpen het Brusselse voorbeeld. De wereld van de automobilisten was verbijsterd, de twee grootste steden veranderden in een zone vijf per uur, hoe lang nog voor de rest van het land het voorbeeld zou gevolgd hebben? Er werd moord en brand geschreeuwd over de *cinq à l'heure*, en op alle mogelijke manieren politieke druk uitgeoefend.<sup>74</sup> Burgemeester De Mot liet evenwel geen twijfel bestaan over zijn opvattingen rond het automobielerverkeer. In de gemeenteraad van 5 oktober interpeleerde Jules Hansez namens de Moto Club de burgemeester over zijn maatregel. De Mot verklaarde dat er bij sommige mensen *un amour propre mal placé* bestond waardoor ze overtredingen van de reglementen waren gaan beschouwen als *une élégance*, als een sport. Politiebevelen werden genegeerd, voetgangers omvergereden. De Mot stelde uitdrukkelijk: “Je dois ma protection, sans doute, aux gens qui achètent des machines de 16,000 francs, mais je la dois aussi avant aux humbles qui vont à pied.”

<sup>70</sup> *Bulletin administratif de la Ville de Liège*, 12/11/1900, p. 854.

<sup>71</sup> *Bulletin administratif de la Ville de Liège*, 21/1/1901, p. 27-35. Gent wachtte nog tot 1906 om zijn verkeersreglement te herzien (*Gemeentebled van de Stad Gent*, 29/10/1906, p. 327-34).

<sup>72</sup> *L'Automobile belge*, 30/4/1901, p. 1.

<sup>73</sup> *L'Automobile belge*, 9/10/1902, p. 9.

<sup>74</sup> *L'Automobile belge*, 16/7/1903, p. 9, 23/7/1903, p. 13-14 en 30/7/1903, p. 9-10 en 17.

J'avais été écœuré par le langage d'un chauffeur qui me disait: « Mais enfin, Monsieur le Bourgmestre, pourquoi tant de sévérité ; vous oubliez que nous sommes solvables ! » (*Exclamations.*) C'est alors que j'ai pris mon arrêté.<sup>75</sup>

Nog in 1907 verklaarde een burgemeester dat de situatie in zijn gemeente in dergelijke mate onhoudbaar was geworden dat hij er ernstig over dacht om aan beide uiteinden de hoofdstraat van zijn dorp te versperren door baren te plaatsen, om op die wijze automobilisten te dwingen om vaart te minderen.<sup>76</sup>

Een derde vorm van verzet bestond eruit om verenigingen op te richten tegen het automobilisme en zijn gevolgen. Er zijn enkele voorbeelden gekend van dergelijke verenigingen in België, al hebben geen ervan bijster veel succes gehad. Begin 1904 werd Félicien Gosset in zijn koets aangereden door een tram. Daarop richtte de man een belangenverdediging op, de *Ligue des Droits des Rouliers*, en stichtte een blad *Le Conducteur Belge*. Hoewel de oorsprong van dit initiatief een koets-tram-conflict was, richtte het nieuwe blad zich al snel op de problemen met de nieuwe gemotoriseerde voertuigen. *Le Conducteur Belge* was niet op zich anti-automobiel, het blad verdedigde in de eerste plaats de belangen van koetsiers en de andere weggebruikers. Het ijverde dan ook vooral voor betere wegen, zowel inzake het herstellen van plaveisel als het voorzien van verlichting, etc. Toch had het blad veel aandacht voor het probleem van de verkeersongelukken, zeker als er voetgangers slachtoffer werden (bij ongelukken tussen automobilisten onderling was de empathie opvallend lager). Elke maand werd een uitvoerige lijst gepubliceerd van de automobielongevallen, met plastische beschrijvingen, vaak tot in de gruwelijkste details. *Le Conducteur Belge* hield het tien jaargangen vol, en verdween aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog. Van enige andere activiteit van de *Ligue des Droits des Rouliers* werd niets vernomen.<sup>77</sup> Eveneens in 1904, enkele maanden na het oprichten van *Le Conducteur Belge*, verscheen in de *autophobe* krant *Le Soir* een opvallend artikel dat met grote bezorgdheid werd overgenomen in de automobielpers. Volgens het Brusselse dagblad zou einde augustus 1904 de stichtende bijeenkomst hebben plaatsgevonden van de *Ligue pour la sécurité des routes et la défense des piétons contre l'envahissement des automobiles*. Volgens de voorzitter van het stichtingscomité werd het hoog tijd om een einde te maken aan de onthutsende lankmoedigheid van de overheden tegenover de *automaboulards*. De dierbare *citoyens piétons*, de meerderheid op de weg, moesten opnieuw zonder gevaar kunnen genieten van de mooie promenades en pittoreske uitzichten op de grote wegen. De schoonheid van het vaderland moest opnieuw door iedereen bewonderd kunnen worden, zonder het gevaar van herleid te worden tot *chair à saucisse* door een chauffeur die dronken van snelheid rondreed. De nieuwe Ligue nam zich voor om in eerste

<sup>75</sup> Geciteerd in *L'Automobile belge*, 26/11/1903, p. 12. Een klacht ingediend tegen het besluit van de burgemeester werd op 21 december 1903 door het Hof van Cassatie verworpen (*Pasicrisie*, 1904, vol. 1, p. 90).

<sup>76</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 26/2/1907, p. 620.

<sup>77</sup> *Le Conducteur Belge*, i, 17/4/1904, nr. 1 – x, 1/12/1913, nr. 117.



instantie een algemene petitie te organiseren voor een betere wetgeving op de snelheidsbeperkingen voor automobilisten. Daarnaast werd er gevraagd om schadevergoedingen vast te stellen voor voetgangers van wie de kleding onderweg bezoedeld werd met modder en stof. Maar daar eindigde het niet. De woede bij de nieuwe vereniging was groot, en de bereidheid om de moderne plaag van het automobilisme te bestrijden was verregaand. Aldus had de voorzitter verklaard, volgens *Le Soir*, dat alle middelen goed zouden zijn, en dat de nieuwe vereniging bij gebrek aan efficiënte officiële maatregelen zelfs spijkers en glasscherven op de weg zou strooien.<sup>78</sup> Ook van deze voortvarende nieuwe vereniging werd verder niets meer vernomen. Ten slotte was er in 1906 nog kortstondig sprake van een *Ligue des Piétons*, vermoedelijk opgericht in het begin van het jaar door Georges Dupret, eigenaar en al sinds 1899 lid van de Automobile Club, en Charles Magnette, een liberale senator. Het voornaamste wapenfeit van deze Ligue was het voorbereiden van een voorstel over de aansprakelijkheid van de automobilisten, dat later op het jaar door Magnette in de Senaat als wetsvoorstel werd ingediend, maar daarover in het volgende hoofdstuk meer.<sup>79</sup> Begin 1907 richtte de Ligue des Piétons een verzoek aan de minister van Financiën om de regels voor de nummerplaten strenger te maken. Concreet vroeg de organisatie om toe te zien op de verplichting om achteraan een nummerplaat te dragen (essentieel voor identificatie bij vluchtmisdrijf); om de grootte van de plaat in verhouding te maken tot het motorvermogen; om de wijze van ophanging op de wagens uniform te maken; om de automobilisten te verplichten om de leesbaarheid van de cijfers te garanderen; en om buitenlandse automobilisten te dwingen om slechts één nummerplaat te dragen, namelijk deze van het land waarin ze rondreden. Vooral het proper houden van de nummerplaat was belangrijk. Een vaak voorkomende truuk was om voor het vertrek wat olie of vet op de plaat te smeren, door het opwaaiende stof onderweg werden de cijfers al na enkele minuten volkomen onleesbaar, “et le meilleur garde champêtre peut ajouter à ses yeux sa meilleure paire de lunettes, il n'y verra pas l'ombre d'un chiffre.”<sup>80</sup>

Een vierde vorm van verzet tegen de praktijken van het automobilisme, wellicht de meest zichtbare voor het brede publiek, waren de anti-automobile artikels die met de regelmaat van een klok verschenen in de algemene pers. Reeds in 1897 doopte *Le Soir* zijn pen in vitriool en publiceerde een schuimbekkend artikel tegen de automobiel: dat lelijke monster, gevaar voor de voetganger, dat zo snel mogelijk van de wegen moest verdwijnen.

<sup>78</sup> *Automobile-Vélocé*, 31/8/1904, p. 9.

<sup>79</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, maart 1906, p. 95, *Automobile-Vélocé*, 21/6/1906, p. 679, *L'Automobile belge*, 17/6/1906, p. 10. Dupret, wiens voornaam niet werd genoemd, werd in *Automobile-Vélocé* omschreven als *un chauffeur de la première heure*, we mogen aannemen dat het om Georges Dupret gaat. Overigens betrof het hier internationaal gezien een erg vroeg initiatief, de voetgangersliga's waren een typisch verschijnsel uit de tussenoorlogse periode.

<sup>80</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 26/2/1907, p. 620.

Le principal, le seul point intéressant est d'atteindre le but en la moindre somme de temps possible. Et c'est bien pour cela qu'on multiplie à l'infini tous ces engins de locomotion sur lesquels se juchent les contemporains. Le cheval était trop beau, trop fier d'allure, pour plaire à la génération d'aujourd'hui. [...] Et toute l'Apocalypse des inventions à chaîne ou à crémaillère, toutes les monstruosités bizarres auxquelles nos yeux, corrompus comme nos autres sens, s'accoutument, ont pris sur le pavé la place que je ne t'engage pas à leur disputer, passant.<sup>81</sup>

En de journalist voegde eraan toe: "Le piéton est déjà l'obstacle, demain il sera l'ennemi, et traité comme tel, vous pouvez en être sûr." Daarmee was de toon gezet: de automobiel was de vijand, de wegen zouden het strijdtoneel worden van een oorlog tussen de nieuwe verkeerslui en de andere weggebruikers. Waarop het artikel enigszins theatraal besloten werd met: "Le progrès n'a que faire de digressions humanitaires. Là où il passe, il tue!"<sup>82</sup>

Behalve *Le Soir* werd ook stevast de Brusselse krant *La Gazette* genoemd als grote vijand van het automobilisme, ondanks het feit dat de stichter van de Automobile Club, Charles Craninckx, er een vaste sportrubriek had. Einde 1899 lanceerde *La Gazette* nog het voorstel om personenwagens radicaal de toegang te ontfeggen tot de steden, "ils ne servent qu'au plaisir de désœuvrés, n'ont aucune utilité et présentent de grands dangers", en enkel nog commerciële (bestel)wagens toe te laten die in het groot de naam van hun firma zouden dragen om politiecontrole te vergemakkelijken.<sup>83</sup> Een typisch voorbeeld was het artikel onder de titel *Les chauffards* dat begin 1900 verscheen, een aanval in regel tegen de automobilisten en hun overdreven snelheid. *La Gazette* verwonderde zich erover dat aan de top van de administratie zoveel begrip en toegeeflijkheid bestond tegenover de *folies* van sommige automobilisten. De krant wees erop dat er algemeen ongenoegen bestond, niet enkel bij de voetgangers die klaagden, ook paardrijders en fietsers hadden *une peur affreuse* voor de gemotoriseerde tuigen. De krant wilde niet de ontwikkeling van het automobilisme in de weg staan, dat was ten slotte inderdaad de vervoerswijze van de toekomst, maar het gebruik van de automobiel mocht de openbare veiligheid niet in het gedrang brengen. Daarop ging *La Gazette* in op een aantal plannen die in Frankrijk werden besproken om het verkeer veiliger te maken: de toeter, die nu enkel werd gebruikt als instrument om de straten leeg te jagen wanneer een automobiel naderde, zou beter afgeschaft worden; indien de mechaniek van de automobiel het toeliet moesten er snelheidsremmers ingebouwd worden en de motoren verzegeld; en er moesten opnieuw baren op de wegen geplaatst worden op bepaalde afstanden, een automobilist zou dan de doorgang moeten aanvragen en een kantonnier zou het uur noteren en bij de volgende bareel berekenen aan welke snelheid de afstand tussen twee baren was afgelegd.

Il faut qu'il soit établi, une bonne fois, que les chemins publics ne sont pas des champs de courses et que les conducteurs de mécaniques quelconques, pas plus que les conducteurs à chevaux, ne doivent être autorisés à semer la terreur et à y répandre les accidents.<sup>84</sup>

<sup>81</sup> *L'Automobile illustré*, 1897, nr. 26-7, p. 4.

<sup>82</sup> *L'Automobile illustré*, 1897, nr. 26-7, p. 5.

<sup>83</sup> *L'Automobile illustré*, 3/12/1899, p. 16.

<sup>84</sup> *La Gazette*, 22/1/1900, p. 1.

Als chauffeurs 50, 60 of 80 km per uur wilden doen, dat ze dan naar een afgesloten circuit trokken, of dat ze wegen voor hen gereserveerd lieten bouwen. De 30 km per uur die ze nu mochten doen buiten de bebouwde kom was in elk geval het maximum dat kon getolereerd worden op de openbare weg.

Een andere bron van commentaren waren de grote internationale automobielkoersen, die nu eenmaal veel weerklank vonden in de pers. Pas was de koers Parijs-Berlijn in 1901 van start gegaan, of *Le Soir* kraakte het evenement al af tot op het bot. Snerend werd uitgehaald naar de autoriteiten van de drie landen, waaronder België, die de toelating gegeven hadden om de koers over hun grondgebied te laten passeren, ja zelfs aanmoedigingsprijzen ter beschikking stelden voor deze waanzinnige onderneming. En zie, vanaf de eerste koersdag kon het spektakel gadeslagen worden van infernale tuigen die zich tegen elkaar te pletter reden, als ze al niet de ongelukkige omstaanders verpletterden, alleen maar om als eerste op hun bestemming aan te komen. En het was nog maar begonnen, ze zouden niet te tellen zijn, de ongelukken, de doden, de verminkten, het zouden er zoveel zijn dat ze uit schaamte voor het publiek zouden verborgen worden: “Ce sera une jolie salade!”. Wie droeg hier eigenlijk het meeste verantwoordelijkheid, de serieuze mensen die hiervoor toelating gaven, of de gekken die het organiseerden?

C'est fort bien d'encourager l'industrie... Mais nous nous refuserons toujours à croire qu'il soit nécessaire pour cela de sacrifier inutilement tant de vies humaines et de répandre des flots de sang le long des routes où passe – comme la foudre – le Progrès!<sup>85</sup>

Al evenzeer incriminerend waren de ongevallenrubrieken, al snel rubrieken speciaal gewijd aan de ongelukken met automobielen, die vrijwel dagelijks in de algemene pers verschenen. Het waren vaak fraaie staaltjes scheldproza, voorzien van een pittig mengsel van verontwaardiging en horror. Bij wijze van voorbeeld een fragment uit *Vooruit* van 1904:

Onze lezers zullen met ontroering in ons blad van gister over de doodelijke ongelukken gelezen hebben te Oostende en te Zuyenkerke. Vruchteloos wordt er op strengere maatregelen aangedrongen: de gemeentebesturen stemmen wel maatregelen, maar de rijke heeren geven er de brui aan, rijden met duizelingwekkende snelheid, het leven deze voorbijgangers bedreigend. De burgemeesters, hoofden der politie, laten maar gaan wat gaat, en geven aan hunne onderhoorigen de middelen niet om de dolle rijders in overtreding te nemen. 't Wordt hoog tijd dat die toestand een einde neme en de menschen mogen gaan waar het hun belijft, zonder gevaar te loopen verpletterd te worden.

Te Mariakerke-bij-Oostende is de ontroering nog algemeen over het vermorzelen van den kleinen Moermans. De chauffeur, die het kind op den dijk doodgereden heeft, is aangehouden. Volgens de inlichtingen reed hij steeds met de grootste snelheden en zondag reed hij met 60 kilometers per uur. Een lezer van de *Petit Bleu* schrijft aan zijn blad: « Men had den dollen rijder verwittigd dat hij ongelukken ging doen: hij spotte er mede! Ziedaar tot wat men komt met die overdreven toegevendheid voor die verpletteraars. En het is het eenige geval niet. Heele dagen snellen moto's en auto's met eene schrikwekkende snelheid over den dijk. Van morgen af, zullen wij door eene petitie den burgemeester van Oostende verwittigen, dat, zoo hij daar geen einde aan stelt, wij ons zelf zullen weten te verdedigen. En dat ze dan oppassen de « chauffards » want de bevolking is in een staat van opgewondenheid die zeer ver kan leiden, indien men tegenover de verpletteraars geene radikale middelen neemt. »<sup>86</sup>

<sup>85</sup> *La Belgique automobile*, 2/7/1901, p. 6.

<sup>86</sup> *Vooruit* 24/8/1904, p. 2.



Afbeelding 5.7 –  
Léopold II in Parijs

Les sans-travail de Belgique: La charité, mon bon monsieur ; nous sommes de malheureux ouvriers belges que la crise industrielle, en Belgique, a forcé de venir mendier à Paris. Nous avons marché pendant trois jours et deux nuits ; nous avons faim.

Lui: Je m' f... de vot' crise et de vot' Belgique ; la crise de l'ivoire et du caoutchouc m' fait venir à Paris, où, malgré mon grand âge, je marche encore.

Bron: *Almanach du Peuple*, 1902, p. 26.

Wat opviel aan het citaat uit Vooruit was het grote vertrouwen dat gesteld werd in de burge-meesters en de lokale besturen om de bevolking te beschermen tegen het automobielgevaar ; het feit dat als alternatief daarvoor uitdrukkelijk gedreigd werd met straatgeweld ; en de wijze waarop de pers expliciet deelnam aan het maatschappelijke protest, en de toestand zelfs nog ging opzwepen. Wat Vooruit betrof kon hier nog een nuance aan toegevoegd worden, de krant stond als spreekbuis van de socialisten in een enigszins bijzondere positie, een afspiegeling van de dubbelzinnige houding die de socialisten in het algemeen hadden tegenover de automobilisering. Enerzijds was de socialistische krant van nature gekant tegen de *rijke heeren* die in deze periode met de automobielen rondreden, zoals te zien in afbeelding 5.7 waar de automobiël de drager was van de koninklijke waardigheid van Leopold II. Anderzijds was het rode dagblad in het geheel niet gekant tegen modernisme en technologische vooruitgang, wel integendeel. Afbeelding 5.8 illustreerde dat mooi: hier werd de automobiël geportretteerd als symbool van de toekomst en drager van de opmars van de sociaal-democratie, terwijl de ideologische tegenstanders uitdrukkelijk als voetgangers werden neergezet, en als obstakels in de weg van de automobiël van het socialisme.



Afbeelding 5.8 –  
De wagen der sociaal-  
democratie

*Zij willen den wagen der sociaal-democratie tegenhouden, maar zullen er door verpletterd worden*

Bron: *Vooruit*, 27/5/1908, p. 1

Een vijfde vorm van verzet was afkomstig uit de juridische wereld, met name de politiemachten en de rechtbanken: proces-verbalen en vervolgingen bij overtredingen van de verkeerswetgeving. Dat was gedeeltelijk overlappend met de hier al eerder behandelde maatregelen van de lokale autoriteiten, want de politieagenten waar de automobilisten het vaakst mee te maken kregen waren de lokale agenten die onder het gezag van de burgemeester stonden. De meest voorkomende vorm van verzet tegen praktijken en misbruiken van het automobilisme was de *garde-champêtre* die aanklacht neerlegde bij het gerecht wegens overtreden van de heersende snelheidsbeperkingen, in vorm van een zogenaamd *procès-verbal au vol*. Dat waren boetes die werden uitgeschreven in afwezigheid van de bestuurder, nadat de automobiel was gepasseerd, op basis van de nummerplaat van de wagen, omdat de agent zagezegd geen gelegenheid had gehad deze te laten stoppen. Er waren veel klachten over verkeerde nummers en chauffeurs die ten onrechte vervolgd werden. Bovendien stelde de wet van 1899 dat bij een overtreding het proces-verbaal aan de overtreder moest worden bezorgd binnen de 48 uur, anders was het ongeldig. Maar de overtreding zelf verdween daarmee niet: een arrest van Hof van Cassatie van 17 december 1900 aanvaardde dat, indien een geldig proces-verbaal ontbrak, een agent werd opgeroepen om te getuigen.<sup>87</sup> Dat bracht automobilisten aardig in verlegenheid, zij moesten bewijzen van hun onschuld aandrigen voor situaties die op het moment van de getuigenis van de agent voor de rechtbank reeds weken of maanden tot het verleden konden behoren. En natuurlijk hadden de betrokken agenten steevast onfeilbare geheugens ...<sup>88</sup> Toch hadden de politiediensten in essentie weinig keuze: ze waren te weinig talrijk om het hele grondgebied van een gemeente te bewaken, ze beschikten niet over toestellen om snelheden te meten, en tegenover de vaart van de auto-

<sup>87</sup> *Pasicrisie*, 1901, vol. 1, p. 76-7, *Royal Auto*, 1/4/1930, p. 104.

<sup>88</sup> *L'Automobile belge*, 5/1/1901, p. 1, waarin in kleurrijk Brussels patois beschreven werd hoe de agenten in de praktijk te werk gingen, en welke argumenten voor de rechtbanken werden gebruikt..

mobielen was een snelle observatie van de nummerplaat in de vlucht hun enige wapen.

In augustus 1902 richtte de Automobile Club Liégeois een brief aan de vrederechter van Fléron. De club klaagde dat ze de laatste tijd overspoeld werden door klachten van automobilisten die beboet waren voor snelheidsovertredingen, en dat allemaal door één persoon, *le nommé Thys, garde-champêtre de la commune de Nessonvaux*. Deze ambtenaar werd ervan beschuldigd zich in het geniep in een bosje te verbergen op de weg naar Pepinster aan de rand van de gemeente, ver weg van de huizen. Bovendien werd zijn metingstechniek in vraag gesteld, in sommige gevallen waren snelheden vastgesteld die hoger lagen dan het maximumvermogen van de motor. Deze overijverige ambtenaar had al meer dan vijftig proces-verbalen opgesteld, zodat automobilisten de bewuste weg probeerden te vermijden en een lange omweg maakten: "L'attitude du garde-champêtre de Nessonvaux tend à transformer l'interprétation de la loi en une interdiction presque complète de la circulation à travers cette commune."<sup>89</sup> Los van de vraag of deze beschuldigingen terecht waren, mag het alvast duidelijk zijn dat dit soort van politieoptreden pijn deed. Het raakte het automobilisme in zijn kern: het plezier in het rijden en de beleving van snelheid. In dit concrete geval beschikken we over een uniek document: de veldwachter in kwestie liet het namelijk hier niet bij, en dwong het betrokken automobiëlblad om een recht van antwoord van zijn hand te publiceren. Het was erg zeldzaam dat nauwelijks geletterde lagere politieagenten de moed hadden om zich rechtstreeks te verdedigen tegen leden van de burgerlijke elites, en zo mogelijk nog opmerkelijker was de luciditeit van de brief. De veldwachter, die ondertekende met H. Thise, keerde de verwijten met nauwelijks verholten ironie in zijn voordeel om, en dankte de automobilisten voor de heldere getuigenis over de nauwgezetheid waarmee hij zijn taak vervulde:

Ces Messieurs ne saurait [sic] croire le plaisir que m'a causé la lecture de cette lettre, car ils y avouent que je fais mon service en ce qui concerne la Police du Roulage je les en remercie et je leur dirai que je tâche de faire respecter la loi, mais ce n'est pas chose aisée avec certains chauffeurs et ce sont je crois précisément ceux là [sic] qui m'adressent des éloges.

Veldwachter Thise merkte op dat de minister onlangs bij de gouverneur geklaagd had dat het verkeersreglement niet goed werd nageleefd in de provincie Luik, maar dat dat dus blijkbaar alvast niet kon slaan op Nessonvaux. Verder hield hij zich ter beschikking om ter plekke een demonstratie te geven aan de heren automobilisten van de methode waarmee hij de snelheid controleerde. Maar hij ontkende met klem dat hij zich opstelde in een bosje: "je n'ai pas de petit bois sur ma commune celui auquel il est fait mention est sur le territoire de Olne et je n'ai pas pour mission de faire la police au delà de ma frontière." Ten gronde wees hij de automobiëlclub erop dat de weg waar ze het over hadden over de volle lengte op het grondgebied van zijn gemeente tot de bebouwde kom behoorde, dat de na te leven snel-

<sup>89</sup> *L'Automobile belge*, 14/8/1902, p. 6.



heidsbeperking dus maximum tien kilometer per uur was, en dat de heren automobilisten hier in de toekomst beter rekening mee hielden.<sup>90</sup>

Niet enkel de lokale politie moest optreden tegen de misbruiken van het automobilisme, ook de ambtenaren van Bruggen en Wegen waren daartoe bevoegd. In 1906 stuurde hoofd-ingenieur Maquet een boze brief naar de Automobile Club de Belgique.

Chaque jour, mon personnel se trouve dans la nécessité de dresser des procès-verbaux du chef d'excès de vitesse, à charge de conducteurs d'automobiles aussi peu soucieux de la sécurité du public que de la leur propre et de celle des personnes qui les accompagnent.

De ambtenaar kondigde aan dat hij instructies gegeven had voor een strenge toepassing van de reglementen. Hij signaleerde een misbruik dat in het bijzonder in het oog sprong: personeelsleden van automobiellbouwers en automobiellhandelaren die op de grote wegen rond de hoofdstad de nieuwe wagens uitprobeerden, aan zeer hoge snelheid, zonder nummerplaten, en zonder acht te slaan op bevelen tot stoppen van bevoegde agenten. Maquet eiste dat de Automobile Club zou ingrijpen om deze en andere misbruiken te voorkomen, en sloeg een dreigende toon aan: “si les abus signalés persistent, des mesures générales devront être prises, qui entraveront forcément la circulation des automobiles, quelles qu'elles soient.”<sup>91</sup>

In 1909 probeerde de burgemeester van Namen het verbaliseringsregime tegenover de automobilisten enigszins te verzachten. Er zou voortaan nog maar in beperkte mate gevolg gegeven worden aan procès-verbaux au vol, automobilisten zouden gevraagd worden om te stoppen zodat er uitleg kon gegeven worden over de vermeende overtredingen. Helaas, kort daarop moest de maatregel al opnieuw ingetrokken worden. Burgemeester Saintrain beklagde zich bitter in een brief aan Pierre de Crawhez, voorzitter van de Automobile Club du Namur et du Luxembourg.

J'ai constaté hier avec regret, par plusieurs procès-verbaux, [...] que l'annonce susmentionnée avait produit de fâcheux effets et que divers automobilistes, s'imaginant que Namur était dorénavant une ville acquise à l'impunité, avaient roulé dans la traversée de celle-ci à des allures désordonnées, menaçant même de renverser l'agent qui leur présentait des observations.

Onder zulke omstandigheden kon de burgemeester niet anders dan de praktijk van de procès-verbaux au vol opnieuw in te stellen: “Le souci de la prospérité matérielle de la ville ne saurait primer la question supérieure de la sûreté des piétons à laquelle la loi me fait un devoir de veiller tout particulièrement.” Waarmee de burgemeester duidelijk maakte dat de gunstmaatregel ingegeven was geweest met het oog op de belangen van de automobiellindustrie.<sup>92</sup>

Met dit alles bleef de politieboete *au vol* het belangrijkste wapen in de strijd tegen de wanpraktijken van het automobilisme. Nog in 1911 beklagde de Touring Club zich bitter over het blijvende gebruik van deze techniek, en stelde de willekeur ervan aan de kaak. De veldwachter die alleen, enkel gewapend met een chronometer, de snelheidsovertreding

<sup>90</sup> *L'Automobile belge*, 28/8/1902, p. 9.

<sup>91</sup> *Automobile-Vélocé*, 1/11/1906, p. 1210-1.

<sup>92</sup> Geciteerd in de Senaat op 8 juni 1909 (*Parlementaire Handelingen Senaat*, 8/6/1909, p. 227).

moest vaststellen, terwijl professionele chronometreurs bij automobielkoersen al zoveel moeite hadden om snelheden te meten ; diezelfde agent die voor de rechtbank geen ander antwoord kon verzinnen dan dat het niet aan de orde was geweest om de wagen te laten stoppen en dat hij de nummerplaat correct had onthouden ; de rechter die dan maar de veroordeling uitsprak, want wat moest hij anders en daarbij, wat maakte zo een boete uit bij zulke welstellende personen? De Touring Club noemde deze aanpak *naïf et plutôt drôle, profondément vexatoire* en sprak van *la sainte Inquisition* en *cette monstruosité du procès-verbal au vol*, maar het mocht niet baten.<sup>93</sup>

Het verzet tegen de praktijken van het automobilisme vanuit de juridische wereld beperkte zich niet tot de politiediensten, ook van de kant van de rechters bestond de opvatting dat er moest opgetreden worden, zelfs al was de wet niet altijd eenduidig.

Il n'est pas douteux que certains magistrats, quand ils ont à juger un accident d'automobile, voient rouge. Ils ont le vertige et croient qu'ils ont pour mission de prendre des mesures d'intimidation, de faire en sorte que par des condamnations épouvantables qu'ils font peser sur les épaules de ceux qui comparaissent, les autres reçoivent de salutaires avertissements.<sup>94</sup>

In oktober 1900 werd een jonge motorrijder veroordeeld wegens overdreven snelheid, waarbij een moeder ten val was gekomen. De rechter sprak een strenge straf uit, acht dagen gevangenisstraf, een boete plus een schadevergoeding, en voegde expliciet aan zijn vonnis toe dat dit niet enkel op basis van de feiten was, maar ook bij wijze van les en voorbeeld voor automobilisten die aan een overdreven snelheid reden: "Il ne faut pas que le pavé appartienne aux automobiles comme il appartenait jadis aux camions des garçons brasseurs."<sup>95</sup> Rond dezelfde tijd werden baron Joseph de Crawhez en vijf collega-automobilisten veroordeeld voor overdreven snelheid op de terugweg na het bijwonen van een automobielwedstrijd. Commentaar van het openbaar ministerie: "Il est notoirement connu que les automobilistes prennent nos rues pour des arènes de courses."<sup>96</sup>

Maar de rechtbanken waren niet eenduidig anti-automobiel ingesteld. De wet was niet altijd duidelijk over wie verantwoordelijk was bij een botsing, en rechters waren evenzeer geneigd om met de rechten van de vaak vooraanstaande beklaagden rekening te houden. Bovendien telden de rangen van de automobilisten heel wat juristen en advocaten, die actief de verdediging opnamen van aangeklaagde chauffeurs. In 1902 weigerde de rechtbank van Mons om een dokter te veroordelen die een kind had omvergereden: "la faute la plus lourde est dans le chef des parents qui laissent vagabonder leurs enfants sans s'en préoccuper comme il convient et aussi de l'enfant qui avait la déplorable habitude de traverser la route devant les voitures en pleine course."<sup>97</sup> En later dat jaar, op 3 december 1902, deed het Brussels Hof van Beroep een uitspraak die veel stof deed opwaaien. De rechtbank verminderde

<sup>93</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 15/3/1911, p. 140.

<sup>94</sup> Paul Berryer tijdens de Senaatzitting van 10 juni 1909 (*Parlementaire Handelingen Senaat*, 10/6/1909, p. 248).

<sup>95</sup> *Le Véloce*, 23/10/1900, p. 2.

<sup>96</sup> *L'Automobile belge*, 20/10/1900, p. 2.

<sup>97</sup> *Automobile-Véloce*, 8/7/1902, p. 15.



op substantiële wijze een schadevergoeding voor een voetganger die was overreden door een automobilist, met als motivering dat er *faute commune* was. Van de kant van de voetganger in de vorm van het niet nemen van de noodzakelijke voorzorgen alvorens over te steken.

Les piétons, lorsqu'ils quittent le trottoir *qui est leur domaine exclusif incontesté* et s'aventurent sur la chaussée, [...] sont tenus de veiller eux-mêmes sur leur propre sécurité et de s'assurer constamment s'ils ne s'exposent pas à entrer en contact avec l'un ou l'autre des nombreux véhicules ou engins de toute espèce *dont la chaussée est la voie propre*.<sup>98</sup>

De automobilisten begrepen onmiddellijk de impact van de uitspraak, dit betekende niet minder dan de opdeling van de openbare ruimte. De weg en de straat waren vanaf nu het terrein van bestuurders, chauffeurs en ruiters; de voetgangers moesten zich beperken tot de voetpaden. Wanneer een voetganger zich op de weg wilde begeven, was deze vanaf nu verplicht om ten minste eerst naar rechts en naar links te kijken, om te zien of er geen gevaar was. Deden zij dit niet, dan werden zij medeverantwoordelijk geacht bij gebeurlijke ongelukken.<sup>99</sup> Toevallig was de Brusselse burgemeester Émile De Mot de advocaat van de tegenpartij. (Burge)meester De Mot reageerde des duivels op de uitspraken van de rechtbank. Hij keerde zich volledig tegen het vonnis, en verklaarde dat automobielen in het geheel geen recht hadden op de openbare ruimte, maar enkel werden *geduld* op de weg. De Mot, woedend, stelde dat “le piéton est chez lui partout”, en dat de straten van Brussel volledig verboden zouden moeten worden voor automobielen: “Ces écraseurs [...] n'ont qu'à aller accomplir leurs records dans la campagne déserte!”<sup>100</sup>

De kwestie van de verantwoordelijkheid bij ongelukken stelde zich niet enkel tussen automobilisten en voetgangers, maar ook tussen automobieleigenaars en hun chauffeur-mecaniciën. De laatste was meestal een dienstbode die als taak had om de automobiel(en) van zijn meester te onderhouden en te besturen tijdens uitstappen, tenminste als de meester of een van zijn gasten geen zin hadden om zelf achter het stuur te stappen. Met dit personeel waren er vaak problemen. Begin 1903 waren er in Brussel kort op elkaar enkele gevallen van joy-riding, waarbij dienstpersoneel van adellijke automobilisten was gaan toertjes rijden in de stad terwijl hun meester een theatervoorstelling bijwoonde. Natuurlijk werd er daarbij te snel gereden, en kwamen er ongelukken van. De meester was in theorie burgerrechtelijk aansprakelijk voor het vergoeden van de schade, maar dit werd vaak, en soms met succes, aangevochten voor de rechtbank. Schrijnend was dit wanneer de meester van zijn aansprakelijkheid werd vrijgesproken in het geval van een aanrijding. De chauffeur-mecaniciën was namelijk niet solvabel, zodat het slachtoffer op geen vergoeding moest rekenen. Er waren gevallen bekend waarbij een arbeider werd aangereden, verminkt uit het ongeval kwam, en het arbeidersgezin voorgoed in de armoede terechtkwam, terwijl de rijke automobieleigenaar er vanaf kwam zonder een cent te betalen. Er werd zelfs gefluisterd dat sommige auto-

<sup>98</sup> *Pasicrisie*, 1903, vol. 2, p. 161 (mijn cursivering), *Royal Auto*, 15/3/1937, p. 88.

<sup>99</sup> *L'Automobile belge*, 18/12/1902, p. 11.

<sup>100</sup> *L'Automobile belge*, 25/12/1902, p. 11-12.

mobilisten hun eigen chauffeur tot een gevangenisstraf lieten veroordelen in hun plaats, om deze dan na zijn vrijlating rijkelijk te vergoeden en elders een goede positie te bezorgen. Het gerecht raakte hierover niet op één lijn, soms werd in deze, soms in gene zin gevonnist. De wetsvoorstellen voor de Automobilismewet hadden precies als doel om in deze juridische kwestie klaarheid te scheppen.<sup>101</sup>

## 5.4 Contra-strategieën

---

De automobilistenorganisaties, die zich alle zonder uitzondering tot doel stelden om de belangen van de automobilisten te verdedigen, bleven in het conflict om de openbare ruimte niet langs de kant van de weg staan. Deze belangengroepen begrepen zeer goed de aard van het conflict — in essentie een machtsstrijd — en richtten zich in de eerste plaats naar degenen die de politieke besluitvorming beheersten. Het verkeersreglement van 1899 was gunstig voor het automobilisme, en de organisaties probeerden dan ook in de eerste plaats om te behouden wat verworven was en te verhinderen dat er nieuwe, repressievere regels zouden komen. Daarnaast probeerden ze op diverse manieren om de bezwaren tegen de praktijken van het automobilisme te ontmijnen. In grote lijnen konden volgende actielijnen onderscheiden worden:

- (a) Politiek gewicht: electorale acties, proberen om zoveel mogelijk politici en bewindslieden in hun kamp binnen te halen
- (b) Politieke actie: voornamelijk lobbying bij de politieke besluitvormers
- (c) Verenigingen: preventief oprichten van eigen verenigingen om problemen op de wegen op te vangen
- (d) Politiek debat: commentaren op reglementen en politieke plannen, eigen alternatieve voorstellen, publieke oproepen

Dat de Automobile Club en de andere belangenorganisaties van de automobilisten in hun rangen een groot aantal politici, bewindslieden en maatschappelijk vooraanstaande personen telden, werd al eerder aangetoond. De Touring Club, met zijn groot soortelijk gewicht aan leden, probeerde op de meest directe manier aanwezig te zijn in de beslissingsorganen. In januari 1899 drong de club bij minister De Bruyn nog maar eens aan op de spoedige behandeling van het wetsontwerp op de Verkeerswet. Wanneer de minister enigszins gepikeerd repliceerde dat de Kamer haar agenda maar zelf moest beheren, besloot de Touring Club dan maar om haar parlementsleden aan te spreken: “nos défenseurs habituels MM.

<sup>101</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, maart 1903, p. 148, september 1905, p. 269 en november 1905, p. 291, *Automobile-Vélocé*, 30/3/1904, p. 8.

Defnet, Mousset, Tournay, Magnette, Picard, Colfs, et une demi-douzaine d'autres de nos mandataires à la Chambre et au Sénat." Het antwoord dat de club even later ontving van het socialistische Kamerlid Gustave Defnet werd integraal in het Bulletin afgedrukt.<sup>102</sup> Wellicht de bekendste stem van de Touring Club in het parlement was deze van Edmond Picard, "notre membre d'honneur, notre collaborateur, notre défenseur" zoals de club het uitdrukte.<sup>103</sup> Na de zoveelste interventie van Picard in de Senaat waarin hij woordelijk de eisen van de Touring Club verdedigde, kon de minister enkel maar zijn bezorgdheid en verwondering uiten over het feit dat de Touring Club zo veel bleek af te weten van de interne zaken van zijn departement.<sup>104</sup> Het was niet ongewoon in deze jaren dat de Touring Club brieven stuurde naar bevriende parlementsleden met gedetailleerde vragen voor interventies, of dat parlementsleden actief deelnamen aan de algemene vergadering van de vereniging.<sup>105</sup>

De Automobile Club moest hier niet voor onderdoen, al gaf ze de voorkeur aan contacten van een wat discretere aard. Een uitzondering hierop was het liefdadigheidsfeest dat de automobielfclub organiseerde op 14 april 1901 in de Cinquantenaire in Brussel, een groots spektakel en een mondain hoogfeest met vijfduizend aanwezigen, waaronder kroonprins Albert, Brussels burgemeester De Mot en regeringsleider de Smet de Naeyer.<sup>106</sup> Behalve de aanwezigheid van haar hoogste bestuursleden in Kamer en Senaat, kon de club ook rekenen op de sympathie van de laatstgenoemde. Van Paul de Smet de Naeyer, die het grootste deel van de hier behandelde periode tegelijk regeringsleider en minister van Openbare Werken was, werd gezegd dat hij zelf een actieve automobilist was. Inderdaad werd de minister in de zomer van 1905 her en der gesignaleerd terwijl hij in zijn vrije tijd een aantal ritten per automobielf door het land maakte.<sup>107</sup>

Le Véloce, op dat moment het officiële orgaan van de Moto Club de Belgique, pakte de zaken heel wat directer aan. Voor de parlementsverkiezingen van 27 mei 1900 publiceerde het blad een politiek eisenpakket, en somde de namen van de kandidaten op voor wie kon gestemd worden om dat pakket te laten realiseren. Weliswaar bekende het blad geen kleur, maar nodigde elke kandidaat die de eisen wilde verdedigen uit om hun naam door te spelen.<sup>108</sup> Een week later bleken de namen toegestroomd te zijn. Onder degenen die zich hadden aangemeld als aanhangers van cyclisme en automobilisme, en zich bereid hadden verklaard om de eisen van dezen te realiseren: de socialisten Destrée en Vandervelde, de voltallige Meetingpartij van Antwerpen, Van Rijswijk (Antwerpen), de Broqueville (Turnhout), Janson (Brussel), graaf Carl van der Straten Ponthoz namens de voltallige Brusselse onafhankelijke

<sup>102</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, februari 1899, p. 24 en 34.

<sup>103</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, januari 1902, p. 6.

<sup>104</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 28/6/1899, p. 436-7.

<sup>105</sup> BE mund HLF.212, *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, juni 1906, p. 174.

<sup>106</sup> *L'Automobile belge*, 26/3/1901 en 16/4/1901, p. 1-2, *L'Automobile illustré*, 27/4/1901, p. 1-2.

<sup>107</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 15/3/1904, p. 985, *L'Automobile illustré*, 24/8/1905, p. 263-5.

<sup>108</sup> *Le Véloce*, 21/5/1900, p. 1. Aanbevolen kandidaten: Claes (arrondissement Leuven), Colfs en Janson (Brussel), de Smet de Naeyer (Gent), Fléchet (Luik), van Limburg Stirum (Arlon), Hambursin (Namen), de Hemricourt de Grünne (Tongeren-Maaseik), Déome (Luxemburg).

kandidaten, en uiteraard de secretaris van de Moto Club zelve, Jules Hansez, voor de provinciale verkiezingen.<sup>109</sup> *Le Véloce* herhaalde dit soort electorale oproepen in de volgende jaren,<sup>110</sup> maar kreeg in 1903 het deksel op de neus. In dat jaar legde de Brusselse burgemeester Émile De Mot een snelheidsbeperking op van vijf kilometer per uur op enkele van de grote lanen van de stad. De automobilistenbeweging nam hem dit zeer kwalijk, en een week voor de gemeenteraadsverkiezingen van 18 oktober 1903 publiceerde *Le Véloce* een negatief kiesadvies over De Mot. Het blad deed een oproep aan de automobilisten van Brussel “à conspirer M. De Mot, en votant comme un seul homme contre lui aux élections communales.” Resultaat: de Moto Club mocht na de verkiezingen op zoek naar een nieuw erelid – burgemeester De Mot, die probleemloos herkozen werd, stuurde na de verkiezingen in een beleefde brief zijn ontslag als erelid – alsook naar een nieuwe voorzitter, want Armand Anspach-Puissant, net als De Mot een Brusselse liberale politicus, stapte schuimbekkend uit het bestuur van de club.<sup>111</sup> Maar automobielen konden ook op een andere manier ingezet worden bij verkiezingen. In Engeland werden automobielen gebruikt om kiezers op te halen en naar de kiesbureaus te voeren. De Britse automobiellclubs kondigden in 1906 aan dat ze hun automobielen enkel ter beschikking zouden stellen aan kandidaten die akkoord gingen om hun eisen te verdedigen. Meteen riep de Touring Club de automobilisten in België op om hetzelfde te doen.<sup>112</sup>

De politieke familie waar de automobilisten het moeilijkste voet aan de grond kregen was de socialistische. Zeker in de vroegste periode waren de rijke heren en dames die met automobielen rondreden in feite de natuurlijke klassevijanden van de socialisten. *La Belgique Automobile* sneerde in 1901: “Quant aux Représentants socialistes, ces messieurs, par principe, attaquent et combattent les plaisirs des favorisés de la fortune.”<sup>113</sup> Zo ook zou naar verluidt de oudste motoclub van het land, de Moto Club Anversoise, er in april 1900 gekomen zijn omdat de Automobile Club Anversoise geweigerd zou hebben een kandidaat-lid te aanvaarden die op een socialistische lijst was opgekomen.<sup>114</sup> Toch waren de socialisten op zich niet vies van gemotoriseerd vervoer. In juni 1900 werden, eveneens in Antwerpen, voor het eerst twee automobielen gebruikt door de socialistische partij om kiespropaganda te gaan maken in de randgemeenten.<sup>115</sup> Maar er was nog een andere, meer fundamentele reden waarom het water tussen automobilisten en socialisten minder diep was dan het leek. In de automobiellindustrie werkten zo een tienduizend arbeiders, en de Metaalbewerkerbond stond bekend als een van de sterkste en meest militante vakbonden. Toen De Mot in 1903 zijn hierboven reeds aangehaalde maatregelen nam van snelheidsbeperkingen op de grote

<sup>109</sup> *Le Véloce*, 27/5/1900, p. 1 en 3/6/1900, p. 1.

<sup>110</sup> *Automobile-Véloce*, 15/7/1902, p. 15.

<sup>111</sup> *Automobile-Véloce*, 3/11/1903, p. 5.

<sup>112</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 1/1906, p. 32.

<sup>113</sup> *La Belgique automobile*, 4/6/1901, p. 1.

<sup>114</sup> *L'Automobile illustré*, 28/4/1900, p. 21, *La Belgique automobile*, 17/4/1900, p. 2.

<sup>115</sup> *La Belgique automobile*, 5/6/1900, p. 4.

lanen, kwam er een socialistische syndicale lobbying op gang. Dinsdagavond 25 augustus 1903 kwamen in het Maison du Peuple van Brussel *les associations ouvrières métallurgistes de l'agglomération bruxelloise* bijeen om de situatie te bespreken na het reglement van De Mot. Er werd besloten om een delegatie te sturen naar de burgemeester “pour lui exposer leurs doléances.” Maar eerst werd er op donderdagavond om acht uur een bezoek gebracht van een delegatie van de Fédération des Ouvriers Métallurgistes aan de Chambre Syndicale de l'Automobile om front te vormen tegen de bedreiging. Vakbondsleiders Jean Baeck, secretaris van de Brusselse metaalbewerker, en nationaal secretaris Guillaume Solau legden uit dat de overdreven verkeersreglementering in hun ogen een bedreiging kon vormen voor de tewerkstelling in de automobiellndustrie. Begin september brachten de arbeidersorganisatie en de patroonsvereniging een gezamenlijk bezoek aan burgemeester De Mot, met het verzoek om de *cinq à l'heure* opnieuw in te trekken.<sup>116</sup>

Een ander aspect waar de automobilistenorganisaties politiek gewicht aan ontleenden was hun vaderlandslievende houding. Dit waren verenigingen die waarlijk het land symboliseerden, die dermate patriottisch ingesteld waren dat ze soms meer nog dan de officiële instellingen het land leken te vertegenwoordigen, want “être de son pays est non seulement un devoir, mais une force — une force qui ravive les volontés individuelles et, par conséquent, les énergies de la collectivité.”<sup>117</sup> Voor de Touring Club, die bestond bij gratie van mooie landschappen en aantrekkelijke toeristische sites leek het verband voor de hand te liggen: “À tout touriste bien-né la Patrie est chère.”

C'est parce qu'il y a tant d'affinités entre notre pays et nous, que nous nous indignons lorsqu'un vandale tente de dégrader un site familial, ou lorsque des édiles mal inspirés veulent détruire la majesté d'un vieil édifice qui, avec ses murailles verdies par le temps, ses rides et ses balafres, évoque la vie de ceux qui ont aimé, espéré et souffert avant nous sur le même coin de la terre.<sup>118</sup>

Een dergelijke nauwe band tussen de belangen van het vaderland en de eigen belangen was waar ook Jules Hansez op alludeerde toen hij in 1910 over de Automobile Club de Belgique schreef: “L'A.C. se range parmi les institutions sociales et nécessaires, et devient, en réalité, le ministère de la locomotion mécanique. Ce rôle s'est affirmé principalement à la Conférence diplomatique de Paris, où nous avons l'honneur de représenter le gouvernement belge.”<sup>119</sup> In 1907 begon het militaire potentieel van het automobilisme stilaan door te dringen tot kringen van het leger. Minister van Defensie Hellebaut stuurde een brief naar de Automobile Club met de vraag of zij bereid waren een vrijwilligerscorps op te richten van automobilisten en motorrijders. De automobiellclub richtte onmiddellijk een commissie op, en enkele maanden later kon de minister reeds danken en meedelen dat er in het leger nu gedacht werd aan de oprichting van een automobiellafdeling. Twee jaar later deed de Belgische automobiell-

<sup>116</sup> *L'Automobile belge*, 27/8/1903, p. 14, 3/9/1903, p. 10-11 en 17/9/1903, p. 12.

<sup>117</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, januari 1903, p. 8, verwijzend naar het werk *Confiteor* van Edmond Picard.

<sup>118</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, januari 1903, p. 9.

<sup>119</sup> *Automobile-Aviation*, 31/3/1910, p. 329.



Afbeelding 5.9 –  
Albert in automobiel, 1902

Kroonprins Albert en Elizabeth in een automobiel tijdens de *course de rendement* Brussel-Leuven-Brussel, maart 1902.

Bron: *La Belgique automobile*, 22/3/1902, p. 31.

kampioen en luchtvaartpionier, baron Pierre de Caters, tevens voorzitter van de aan de automobielclub gelieerde Aéronautique Club de Belgique de minister van Defensie een voorstel: hij bood aan het Belgische leger een vliegtuighangar aan, een gratis vliegtuig en een gratis vliegopleiding, om een luchtmacht te creëren in het Belgische leger.<sup>120</sup> En toen in 1910 de stad Luik dan uiteindelijk toch een reglement op het automobielverkeer maakte, gebeurde dat pas “après une entente entre le bourgmestre et les principaux automobilistes liégeois.”<sup>121</sup>

Maar nergens kwam de verwevenheid tussen de automobilistenbeweging en de landsbelangen duidelijker tot uiting als in de relaties tussen het koningshuis en het automobilisme. Eerder was al gewezen op de belangstelling van kroonprins Albert, die zich met groot genoegen liet initiëren in het automobielrijden, en van alle grote automobilistenorganisaties het erevoorzitterschap aanvaardde. Reeds einde januari 1896, bijna onmiddellijk na de stichting, aanvaardde prins Albert het erevoorzitterschap van de Automobile Club. Daarbij liet de prins zich ontvallen dat hij wel eens zo een automobiel zou willen uitproberen. Enkele weken later arriveerde de nieuwe automobiel van Charles Craninckx, en op 20 februari 1896 was de prins uitgenodigd in het Terkamerenbos voor zijn automobieldoop. De prins arriveerde rond half drie per koets aan het bos, en werd ontvangen door een kleine delegatie van de Automobile Club. Na een korte uitleg over de wagen was het zover: de prins nam plaats naast Craninckx, die de automobiel in beweging bracht en een rit doorheen het park maakte. De paarden van de koetsen in het park reageerden weliswaar nogal angstig, maar het bleef gelukkig daarbij. De wagen was dan ook een automobiel van het lichte type, een twee pk van amper 240 kilogram met een vrij stille motor. Niettemin werden de hellingen

<sup>120</sup> *L'Automobile belge*, 19/12/1907, p. 1 en 1/9/1910, p. 5-6, *Automobile-Vélocé*, 16/1/1908, p. 62 en 12/3/1908, p. 255.

<sup>121</sup> *Automobile-Aviation*, 24/2/1910, p. 210-1.

van het park met een frisse allure beklommen, en na een tiental minuten was de rondrit voltooid. Dat was duidelijk niet voldoende voor de twintigjarige prins, want deze vroeg meteen om een tweede rondrit, en of hij dan zelf mocht besturen? En zo geschiedde, de prins klom achter het stuur. Even schrikken bij het starten, maar daarna verliep het rijden prima. Wie schetst de verbazing, of veeleer de ontzetting op het gezicht van de koetsiers van het park toen ze een prins zagen passeren aan het stuur van hun doodsvijand, de automobiel, op respectabele afstand gevolgd door een menigte fietsers. En prins Albert, “il semblaît s'amuser beaucoup.”<sup>122</sup> Het duurde niet lang of Albert was de trotse eigenaar van motorfietsen en automobielen, al mocht hij daar van de koning, die het automobilisme in het begin beneden de prinselijke waardigheid achtte, aanvankelijk niet of slechts mondjesmaat mee rijden buiten de koninklijke domeinen. En het duurde al evenmin lang voor de kranten berichtten over het eerste prinselijke automobielongeval, in augustus 1901, een botsing met een kar in een bocht, gelukkig enkel met materiële schade.<sup>123</sup> De prins kweet zich plichtbewust van zijn taken als erevoorzitter, en vereerde het jaarlijkse automobielsalon en de grote evenementen van het automobilisme met zijn aanwezigheid. Ook de grote automobiellbouwers mochten een prinselijk bezoek ontvangen, zoals Germain in 1903 en Pipe in 1905, waar Albert naar verluidt verklaarde ernaar te verlangen om te “tâter de la voiture de course, ressentir les émotions de nos intrépides chauffeurs.”<sup>124</sup> Maar het meeste belang hechtte de prins aan het erevoorzitterschap van de Touring Club, het was dan ook *grand branle-bas dans l'hôtel du Touring Club* op 26 mei 1908, toen Albert een bezoek bracht aan wat hij duidelijk stelde te beschouwen als *zijn* vereniging.<sup>125</sup>

Helemaal anders liep het aanvankelijk met koning Leopold, die in de eerste jaren van het automobilisme bekend stond als een ware automobielhater. Nog in 1899 deed een hardnekkig gerucht de ronde, dat de koninklijke handtekening onder het besluit dat het verkeersreglement uitvaardigde maanden op zich zou hebben laten wachten omdat de koning weigerde om een aantal bepalingen te aanvaarden. Zo zou de aanvankelijke maximumsnelheid van 12 km per uur teruggebracht zijn tot 10 km per uur op uitdrukkelijke eis van de koning ; en de verplichting om belletjes (*grélots*) te dragen zou al evenmin te sporen geweest zijn met de waardigheid van de koninklijke koetsen.<sup>126</sup> Maar in 1900 keerde deze houding helemaal om. Volgens Charles Craninckx raakte de koning bekeerd tot het automobilisme op 22 oktober 1900, om 10 uur in de ochtend, tijdens een rondrit met de Franse automobielkampioen Charron en graaf Cahen d'Anvers in Parijs, waarna de koning in de namiddag het automobielsalon van Parijs bezocht en zich meteen een aantal automobielen aanschafte.<sup>127</sup> De koning

<sup>122</sup> *Le Véloce*, 21/2/1896, p. 1.

<sup>123</sup> *L'Automobile belge*, 13/8/1901, p. 11, *La Belgique automobile*, 12/8/1901, p. 1.

<sup>124</sup> *Automobile-Véloce*, 3/11/1903, p. 13 en 30/3/1905, p. 204.

<sup>125</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 30/5/1908, p. 217.

<sup>126</sup> *Le Véloce*, 24/8/1899, p. 2 en 27/11/1899, p. 2-3.

<sup>127</sup> *Le Véloce*, 30/10/1900, p. 2 en 10/12/1900, p. 2, *L'Automobile illustré*, 21/11/1900, p. 4, *Bulletin administratif de la Ville de Liège*, 24/10/1900, p. 3. Na de bewuste rit kocht graaf Cahen d'Anvers de automobiel, eigendom van

bleef ook de volgende jaren een trouwe bezoeker van het automobielsalon van Parijs, en schafte zich steeds maar zwaardere wagens aan. Een aantal indiscreties geven inzicht in de mentale ommekeer van Leopold II in de volgende jaren. De koning zou bij de opening van de *route royale tronçon de Meysse* op 17 juli 1905 opmerkingen gemaakt hebben ten gunste van het automobilisme: dat de automobielindustrie belangrijk was voor België, en dat de publieke machten zich zouden moeten onthouden van overdreven strengheid tegenover de automobilisten.<sup>128</sup> Eerder dat jaar zou de koning bij een bezoek aan de stand van de Touring Club op het automobielsalon van 1905 zich laten ontvallen hebben dat andere weggebruikers, en voetgangers in het bijzonder, dringend betere gewoonten moesten leren, en dat de Touring Club dat maar moest aanpakken. En ook dat de Belgische wegen slechter waren dan de buitenlandse.<sup>129</sup> Even later werd Leopold dan weer betrappt terwijl hij over de Champs Élysées aan het scheuren was aan een hoogst onreglementaire snelheid; nadat de agenten die hem lieten stoppen de Belgische koning herkend hadden lieten ze het maar zo.<sup>130</sup> Rond dezelfde tijd kwam een nieuw wagentype in gebruik, de zogenaamde *Roi des Belges*, naar verluidt omdat Leopold II een van de eerste gebruikers zou geweest zijn van dit type carrosserie: trapvormig stijgend naar achteren, plaats voor meerdere passagiers, comfortabel verheven boven de chauffeur.<sup>131</sup> Het moge niet verwonderen dat het automobilisme op koninklijke steun kon rekenen. In 1906 werden een dozijn of wat persoonlijkheden uit het automobilisme opgenomen in de Leopoldsorde, waaronder Pierre de Crawhez, Jacques de Liedekerke, Émile d'Ieteren, Sylvain de Jong, Oscar Englebert, en Edouard Van Zeebroeck. Maar ook hier was het vooral de Touring Club die op de koninklijke waardering mocht rekenen. Begin 1914 verhuisde de Touring Club naar een nieuw lokaal. Pro forma werd de koning uitgenodigd op de opening, en tot algemene verbazing aanvaardde deze nog ook. Bij zijn bezoek omschreef Leopold zichzelf als *un de vos ancien membres, un de vos vieux disciples*. Hij toonde zich bijzonder tevreden over de toeristische activiteiten van de vereniging, die het reizen en de sport in open lucht bevorderde. Maar de diepste reden voor de koninklijke waardering kwam tevoorschijn toen de grote excursie van de Touring Club naar Congo ter sprake kwam, een reis die uitvoerig verslagen was geworden in het tijdschrift van de vereniging. Volgens de koning had de organisatie hiermee niets minder dan een koninklijke missive uitgevoerd, en aldus de koloniale belangen van het land in aanzienlijke mate gediend.<sup>132</sup>

Charron, voor de aanzienlijke som van 52.000 franken. Cahen, 58 en blijkbaar niet gewend aan het rijden met krachtige wagens, miste enkele weken later een bocht en werd door zijn eigen wagen verpletterd. *L'Automobile belge*, 30/10/1900, p. 2 en 3/11/1900, p. 2-3.

<sup>128</sup> *Automobile-Vélocé*, 27/7/1905, p. 595-6, *L'Automobile illustré*, 20/7/1905, p. 230.

<sup>129</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, februari 1905, p. 29-30.

<sup>130</sup> *L'Automobile illustré*, 7/9/1905, p. 282, *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, oktober 1905, p. 320.

<sup>131</sup> Vincent van der Vinne, *De trage verbreiding van de auto in Nederland, 1896-1939*, Amsterdam, 2007, p. 31-2.

<sup>132</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 1/1/1914, p. 4.



De automobilistenorganisaties beperkten er zich niet toe om goede contacten te onderhouden en netwerken uit te bouwen in machtskringen, regelmatig gingen ze ook zelf direct tot politieke actie over. Dat gebeurde hoofdzakelijk in de vorm van delegaties die naar de bewindslieden werden gestuurd, en in een persoonlijk onderhoud hun wensen kenbaar maakten. Een schier eindeloze stoet van automobilistendelegaties is in deze periode over de drempels van de overheden gepasseerd. Een typisch voorbeeld is de audiëntie die op 16 mei 1903 werd toegestaan door regeringsleider de Smet de Naeyer aan een delegatie van automobiellclubs. De actie was er gekomen op vraag van de algemene vergadering van de Automobile Club de Belgique, om de belangen van de Belgische automobilisten op het hoogste niveau te gaan verdedigen. De delegatie was samengesteld uit de voorzitter van de Automobile Club de Belgique en twee bestuursleden van lokale automobiellclubs (Luik en Antwerpen): “Ces messieurs avaient pour mission d'exposer à l'honorable ministre les abus résultant de la mauvaise application de la loi sur la roulage et les procédés arbitraires et vexatoires des administrations rurales, causes de protestations générales.”<sup>133</sup> Het eerste en dringendste verzoek aan de minister was de afschaffing van de procès-verbaux au vol, het beboeten van chauffeurs nadat deze al gepasseerd waren, aan de hand van hun nummerplaat. De plaatselijke politie zou in de plaats daarvan moeten verplicht worden om automobilisten in overtreding te laten stoppen. Dat zou meteen een einde maken aan de gevaarlijke snelheid, en bovendien zou het persoonlijke contact met de plaatselijke politie de gespannen verhoudingen enigszins milderen. Op de opmerking van de minister dat sommige automobieleigenaars misschien wel eens zouden weigeren om te stoppen, antwoordde de delegatie dat dit toch maar enkele zeldzame uitzonderingen betrof, en dat strengere straffen dat wel zouden voorkomen. De minister antwoordde dat deze materie niet onder zijn bevoegdheid viel, maar onder deze van de gemeenten. Daarop legde de delegatie nog een bijkomende wens voor, met name om de verkeersreglementen exclusief onder de bevoegdheid van de landelijke politiemachten te brengen, lokale agenten zaten immers nogal gewrongen tegenover de plaatselijke bevolking en hadden de neiging om vooral tegen vreemdelingen op te treden. Daarnaast werden ook nog vragen gesteld rond verlichting, toeters etc. De minister vroeg daarop om alle gewenste aanpassingen eens op een lijst te zetten en aan hem te bezorgen. Op de concrete vraag van de delegatie om een aantal wegen opnieuw aan te leggen, werd dan weer geantwoord dat de administratie dit zou bestuderen.<sup>134</sup> Kortom, een dergelijk onderhoud leverde meestal niet veel directe engagementen of toegevingen op, de bewindslieden probeerden vooral om te vermijden dat ze zich op afspraken zouden vastleggen waarop ze later konden afgerekend worden; anderzijds wilden ze het potentiële kiespubliek dat door de delegaties werd vertegenwoordigd ook niet voor het hoofd stoten door een

<sup>133</sup> *L'Automobile belge*, 4/6/1903, p. 10.

<sup>134</sup> *L'Automobile belge*, 4/6/1903, p. 10-11.

brute afwijzing. Toch waren zulke delegaties relevant, ook al waren de effecten ervan niet direct meetbaar, het was nu eenmaal de meest directe manier waarop de automobilistenorganisaties het besluitvormingsproces konden proberen te beïnvloeden.

Begin 1901 nam de secretaris van de Moto Club, Jules Hansez, het initiatief om erelid burgemeester van Brussel Émile De Mot uit te nodigen voor een tochtje per automobiel. Tijdens de rit probeerde Hansez de burgemeester ervan te overtuigen dat de snelheidsbeperking van tien kilometer per uur niet haalbaar was voor automobielen, en vroeg hij om de politie geen procès-verbaux au vol meer te laten maken omdat er te vaak vergissingen mee gebeurden. Enkel op het einde van de rit leek hij de burgemeester van iets te kunnen overtuigen, namelijk van de noodzaak om de kasseien waar ze op dat moment overheen aan het rijden waren opnieuw aan te leggen.<sup>135</sup> Dergelijke propagandatochten met overheidsvertegenwoordigers aan boord vonden meer dan eens plaats. In juli 1902 nam dezelfde Hansez Charles Lagasse de Locht van Bruggen en Wegen mee voor een tweedaagse automobieltocht langs de Belgische wegen. De problemen die zichtbaar werden onderweg waren talrijk en indrukwekkend: stukken weg in zeer slechte staat, bouwbedrijven die het verkeer onderbraken tijdens de werken, vernielde fietspaden, en in geen velden of wegen een kantonnier te bespeuren. Een maand later kocht Bruggen en Wegen zijn eerste automobiel aan. De wagen werd gebruikt om de wegeninspecties te moderniseren en efficiënter te laten verlopen. Dit was een effect dat niet mag onderschat worden: het gebruik van een automobiel opende zonder meer een nieuw tijdperk op het vlak van controle op de wegenwerken en het wegenonderhoud. Bovendien had het automatisch tot effect dat de administratie de toestand op de wegen vanuit het standpunt van de automobilisten kon ervaren.<sup>136</sup>

In een aantal gevallen hebben de automobilistenorganisaties niet gewacht tot de overheid in beweging kwam, maar zichzelf in de plaats gesteld van de officiële instanties en de taken die de overheid vereist werd uit te voeren zelf aangepakt. De Touring Club deed dit als eerste in 1900 in de zaak van de *plaque de Treurenberg*. In Brussel gold een fietsverbod in bepaalde sterk hellende straten, maar het stadsbestuur had altijd geweigerd om het verbod te afficheren in de betrokken straten, immers "iedereen werd verondersteld de wet te kennen." Dat resulteerde in een grote hoeveelheid boetes, vooral voor fietsers van buiten de stad die de plaatselijke reglementen nu eenmaal niet kenden. In 1900 besloot de Touring Club om de kwestie zelf in handen te nemen, ze liet een aantal gietijzeren borden maken met een vermelding van het bewuste verbod. Bovenaan werd de naam van de vereniging vermeld. Dat was op zich niets nieuws, de fietsclub verspreidde al jaren gevaarsborden her en der in het land. Maar tot grote verbazing van de Touring Club weigerde burgemeester De Mot om toelating te geven om de borden op te hangen, tenzij de club haar naam zou verwijderen. De

<sup>135</sup> *Le Véloce*, 21/1/1901, p. 2.

<sup>136</sup> *Automobile-Véloce*, 15/7/1902, p. 5, *L'Automobile illustré*, 30/8/1902, p. 114.



Afbeelding 5.10 –  
Plaqué de Treurenberg,  
1900

Bron: *Bulletin officiel du  
Touring Club de Belgique*,  
november 1900, p. 244-5.

Touring Club, hoogst verontwaardigd, besloot daarop dat ze geen toestemming nodig had. Op 17 juli 1900 werd op de Treurenberg, een zijstraat van de Koningsstraat, op de gevel van de bank Crédit Lyonnais het eerste private verkeersbord geplaatst. Een week later liet De Mot weten dat ze 24 uur kregen om het bord opnieuw te verwijderen, of hij zou er zijn politie op afsturen. Nu zette de fietsclub zich pas echt schrap: aan de burgemeester werd formeel meegedeeld dat zijn eis illegaal was, en dat hij maar naar de rechter moest stappen. Tegelijk legde de Touring Club alvast een strijdkas aan om eventuele boetes te kunnen betalen. De zaak werd namelijk gezien als een nationaal precedent, en de Touring Club was dan ook bereid om tot de bodem te gaan. De burgemeester stuurde zijn politie, het bord werd verwijderd, voorzitter van de Touring Club Van Zeebroeck werd aangeklaagd (maar later vrijgesproken wegens procedurefouten), de Touring Club huurde een schilder die een trompe-l'œil replica van het bord op de muur liet schilderen, De Mot stuurde opnieuw zijn politieagenten, die tot hun verbazing vaststelden dat er niets aan de muur hing en dus ook niets kon verwijderd worden.<sup>137</sup> Afgezien van deze anecdote was de Touring Club al langer sterk betrokken bij overheidsaangelegenheden zoals het aanleggen van fietspaden, het plaatsen van gevaarsborden, het aanvragen van subsidies aan hogere overheden, etc. Haar voorbeeld werd daarin gevolgd, onder meer door de Automobile Club de Namur et Luxembourg, die in 1903 gesponsorde richtingaanwijzers liet plaatsen, onder meer in de stad Namen in samenspraak met en op verzoek van de stad.<sup>138</sup> Natuurlijk kon het niet de bedoeling zijn om een alternatieve soort van private overheid te creëren, er waren dan ook grenzen aan deze aanpak. In 1903 weigerde de Touring Club om in te gaan op een voorstel van La Chronique om geld in te zamelen voor een lening aan de overheid om de weg Brussel-Gembloux te herstellen. Hier trok de Touring Club een grens: het private financieren van openbare wegen

<sup>137</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, augustus 1900, p. 171, september, p. 200, oktober, p. 220 en november, p. 243-5.

<sup>138</sup> *L'Automobile belge*, 6/8/1903, p. 9.

dreigde een straatje zonder einde te worden.<sup>139</sup> In 1912 maakte de Touring Club afspraken met Bruggen en Wegen: deze zouden voortaan de wegwijzers plaatsen, de fietsclub zou zich voortaan enkel nog bezighouden met gevaarsborden. Na de Eerste Wereldoorlog liet de Touring Club het beleid van verkeersborden definitief over aan de publieke administratie, en hield zich enkel nog bezig met toeristische borden. In de voorbije 25 jaar had de Touring Club ongeveer duizend borden geplaatst. Daarna sprong de Automobile Club fluks in het gat, en plaatste in de tussenoorlogse periode duizenden gevaarsborden over het hele land.<sup>140</sup>

Verkeersborden waren niet de enige materie waarin de automobilistenorganisaties tot directe actie overgingen. Verkeerspolitie was eveneens een kwestie waarin de verenigingen een rol meenden te kunnen spelen. Op 17 juni 1909 richtte de Automobile Club des Flandres volgend verzoek aan haar leden:

Nous avons l'honneur de vous faire savoir que dans le but de faire appliquer la loi sur le roulage aux conducteurs de véhicules, qui s'obstinent à ne pas tenir leur droite ou à ne pas céder une partie de la chaussée en cas de croisement, etc., notre Conseil d'administration a décidé de mettre à la disposition de la police des voitures automobiles afin de pouvoir constater les délits et dresser procès-verbal aux contrevenants.

Nous vous prions en conséquence de faire savoir au Secrétariat si vous seriez disposé à mettre votre voiture à la disposition du Conseil d'administration et de bien vouloir indiquer les jours et les heures qui vous conviendraient.<sup>141</sup>

Let wel, deze nobele actie van de Gentse automobiëlclub werd niet ingegeven door de ongelukken die door gemotoriseerde snelheidsduivels werden veroorzaakt of het onvermogen van de politie om de doodrijders te achtervolgen en te pakken, nee integendeel, de bedoeling was om de andere weggebruikers, in casu de karren en koetsen, te doen opzij gaan en nog sneller plaats te laten ruimen voor de automobielen. Gedurende enige tijd hebben er inderdaad anonieme private automobielen rondgereden in de stad, waarin een politieagent verborgen zat. Telkens wanneer een verkeersovertreding werd opgemerkt, kwam de agent tevoorschijn en sprak de overtreder aan — klaarblijkelijk zowel automobilisten als niet-automobilisten. De eerste maal werd verwittigd, bij herhaling werd een proces-verbaal gemaakt. De automobielen, die ter beschikking werden gesteld door leden van de Gentse automobiëlclub, reden twee tot drie maal per week rond in de stad, op telkens andere uren. De secretaris van de Automobile Club des Flandres was erg tevreden over de actie, het aantal vaststellingen van verkeersovertredingen was steeds maar gedaald sinds het begin van de patrouilles: "l'ordre pouvait être établi à Gand au moyen des automobiles." Tegen einde 1910 had de Touring Club het initiatief opgemerkt. Meteen werden er plannen gesmeed om deze actie op nationaal niveau te voeren.<sup>142</sup>

Ten derde waren er initiatieven vanwege de automobilistenorganisaties om zich te verenigen tegen de problemen, of in elk geval de reacties hierop te coördineren. Zulke acties waren

<sup>139</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, april 1903, p. 182.

<sup>140</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 1/8/1913, p. 340, 1/7/1920, p. 308 en 15/4/1921, p. 189, *L'Automobile belge*, 25/2/1924, p. 10.

<sup>141</sup> BE ugent CBV.I.A.109.7.103.

<sup>142</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 30/10/1910, p. 487 en 1/3/1911, p. 120.

er in vele soorten. In Groot-Brittannië leidden de politieacties tegen snelheidsovertreders in 1905 tot de oprichting van de beruchte Automobile Association, “formed to help motorists avoid police speed traps.” Stenson Cooke, de eerste secretaris, heeft in 1931 een boeiende getuigenis gepubliceerd over deze vereniging. Het was een verhaal dat van onderen uit geschreven werd, over het gevecht tegen chronometrerende verkeersagenten, de creatie van het concept *bord met gemeentenaam*, de eerste wegwacht-initiatieven. Dat laatste ging als volgt: scouts van de Automobile Association stelden zich op langs de weg om verkeersagenten te bespioneren, en de politiecontroles te signaleren aan de eigen leden. Na verloop van tijd kregen deze scouts schuilhokjes, de schuilhokjes kregen telefoon, dan een reparatiedoos, de scouts begonnen leden die in de buurt pech hebben te helpen ...<sup>143</sup> In België heeft een dergelijke radicale en polemiserende organisatie nooit bestaan. De enige georganiseerde protestactie tegen de verkeerspolitie was een actie van de Automobile Club Liégeois, die in 1909 de hele Belgische automobielwereld bijeenriep, “une action collective pour demander une circulaire aux ministres compétents en vue de la suppression des procès-verbaux au vol.”<sup>144</sup>

In Frankrijk werd een andere weg gevolgd om een antwoord te bieden op de beschuldigingen dat de automobilisten doodrijders waren. De Automobile Club de France ontwikkelde een eigen *Code de la route*, een reeks morele voorschriften waaraan de *camarades automobilistes* zich onderling moesten houden: toeteren vooraleer een andere automobiel in te halen, vertragen bij het naderen van bochten en kruispunten (maar niet nodig als de baan zichtbaar en vrij was), bij ongelukken hulp bieden aan de slachtoffers en na het toedienen van medische zorgen getuigenissen verzamelen, bij pech stoppen en hulp bieden, in geval van benzinepech een deel van de eigen benzinetank doorverkopen aan de hulpbehoevende, bij ontmoetingen met een fietsersgroep het fietspad vrijlaten, “zeker indien er dames in de groep zijn”, etc. Deze Franse code werd in 1905 op instigatie van de Automobile Club de Belgique geadopteerd door de Belgische automobilistenorganisaties.<sup>145</sup>

In België werd een andere weg gevolgd, met de oprichting begin 1904 van de Ligue Belge contre la Poussière, op initiatief van de Moto Club de Belgique. Het stofprobleem was een van de grote problemen van het vroege automobilisme. In tegenstelling tot de karren, die zware neerwaartse druk uitoefenden, had de snelheid van de automobiel een zuigend effect op de wegbekleding. De grote wegen buiten de bebouwde kommen waren meestal *routes empierrées* (ook wel *routes macadamisées* genaamd), dat wilde zeggen dat ze bekleed waren met een mengsel van gebroken stenen en zand. Automobielen die met grote snelheid over een dergelijke weg reden wierpen een grote stofwolk achter zich op. Voor de omwonenden langs de grote wegen had dit rampzalige gevolgen: precies op de zomerse, warme dagen waarop het nodig was om het huis te verluchten, moesten deuren en vensters angst-

<sup>143</sup> Stenson Cooke, *This Motoring. Being the Romantic Story of the Automobile Association*, Londen, 1931.

<sup>144</sup> *Automobile-Vélocité*, 16/12/1909, p. 1157.

<sup>145</sup> *Automobile-Vélocité*, 13/4/1905, p. 243-4, *Annuaire de l'Automobile Club de Belgique*, 1907, p. 159-163.

vallig dichtgehouden worden, of het hele huis vulde zich met een stofnevel. In het parlement werd zelfs gesuggereerd dat de Louizalaan aan het leeglopen was omdat de bewoners wegvluchtten naar huizen in de zijstraten.<sup>146</sup> Met de oprichting van een Ligue Belge contre la Poussière probeerde de automobilistenbeweging een deel van de tegenstand tegen de automobiel het gras voor de voeten weg te maaien ; daarnaast was het natuurlijk ook zo dat de geijkte oplossing voor het stofprobleem – asfaltering van het volledige wegennet – iets was waar elke automobilist van droomde, de spiegelgladde asfaltwegen waren namelijk een garantie voor maximaal rijplezier. De Ligue contre la Poussière had dan ook evengoed de *Ligue pour l'Asphaltage* genoemd kunnen worden. Daarnaast was de nieuwe Ligue ook een strategische zet van de Moto Club de Belgique, die nogal geïsoleerd was in het Belgische automobilisme. In het bestuur van de nieuwe organisatie vonden we dan ook de man achter de Moto Club, Jules Hansez, als feitelijke voorzitter, en een aantal persoonlijkheden uit de lokale automobielclubs, in de eerste plaats Pierre de Crawhez. De Touring Club en de Automobile Club bleven aanvankelijk afzijdig, al sloot de Touring Club zich dan toch aan, zij het erg sceptisch en terughoudend: “La nouvelle Ligue, à notre sens, ne peut avoir qu'une durée éphémère.” Toch leek de Ligue contre la Poussière aanvankelijk op succes af te stevenen. Zowel prins Albert als de koning brachten tijdens het automobielsalon de nieuwe organisatie ter sprake en feliciteerden de initiatiefnemers. Enkele maanden later, in mei 1904, verklaarde regeringsleider de Smet de Naeyer in het parlement dat hij een delegatie van ingenieurs naar Parijs had gestuurd om te bestuderen hoe het stofprobleem op de steenwegen diende aangepakt te worden, en dat hij daarna de nodige maatregelen zou nemen.<sup>147</sup> De Ligue hield in de jaren daarna een aantal proeven met asfaltbekledingen, maar dommelde dan in. In 1907 kreeg de vereniging een tweede start, ditmaal met de Automobile Club aan boord en Jules Hansez als voorzitter. Hansez kwam in 1909 met een origineel idee door het stofprobleem om te keren: als de eigenaars van woningen langs stofrijke wegen, in plaats van te klagen bij de overheid en asfalteringswerken te eisen, nu eens zelf de handen uit de mouwen zouden steken en het stukje weg voor hun deur zelf asfalteren? Hansez stelde voor een aantal asfaltfabrikanten te overtuigen om kleine goedkope teervaatjes te produceren voor gebruik door particulieren, de Ligue zou dan kunnen assisteren in verdeling en verkoop ervan. In 1911 bleek dat de Ligue Belge contre la Poussière inderdaad grondstof voor asfaltering te koop aanbood. Daarna werd van de organisatie echter niets meer vernomen.<sup>148</sup>

<sup>146</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 30/4/1909, p. 1202.

<sup>147</sup> *Automobile-Vélocé*, 2/2/1904, p. 18 en 8/6/1904, p. 10, *L'Automobile belge*, 4/2/1904, p. 15, *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, februari 1904, p. 81 en 15/6/1904, p. 258-9, *Automobile-Vélocé*, 9/9/1904, p. 13, *Parlementaire Handelingen Kamer*, 3/5/1904, p. 1574. Het resultaat van de missie van de ingenieurs van Bruggen en Wegen Beyaert en Froidure verscheen in *Annales des travaux publics de Belgique* (oktober 1905, p. 963-995).

<sup>148</sup> *Automobile-Vélocé*, 8/6/1905, p. 432, *Automobile-Aviation*, 22/4/1909, p. 357, 3/6/1909, p. 480, 8/7/1909, p. 600, 8/6/1911, p. 546, 13/7/1911, p. 666 en 1/8/1912, p. 799, *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 30/7/1909, p. 329

Ten slotte was er in 1906 nog kortstondig sprake van een *Ligue des Chauffeurs contre les Chauffards*, ten onrechte toegeschreven aan de *Automobile Club*.<sup>149</sup> Dat was dan weer de aanleiding voor de *Automobile Club de Namur et Luxembourg* om eveneens met een eigen *Ligue* van start te gaan, de *Ligue pour la Protection des Automobilistes contre les Autophobes, Piétons et Charretiers*. Ondanks het feit dat dit verdacht sterk op een grap leek en er daarna van deze *Ligue* nooit nog iets werd gehoord was deze wel degelijk ernstig bedoeld.<sup>150</sup>

Ten vierde probeerde de automobilistenbeweging in debat te gaan over de verkeersmaatregelen en de verkeersproblemen in het algemeen, voornamelijk via de eigen automobielpers, maar ook door de publicatie van brochures en boeken. De opbouw van een repertorium aan tegenargumenten gebeurde niet altijd even subtiel. Ernstige, moreel en juridisch onderbouwde uiteenzettingen werden afgewisseld met spot, hoon en gescheld. De *Automobile Club de Belgique* publiceerde in 1897 dit spot-ontwerp naar aanleiding van het Brusselse fietsreglement van juli 1897, waarin de als excessief ervaren regulering van het fietsverkeer op draconische wijze op voetgangers werd overgezet:

Art. 2. Tout piéton désirant traverser une rue ou un boulevard dans le sens de la largeur est obligé strictement, avant de poser le pied à bas du trottoir, de tourner la tête à droite, puis à gauche, et de ne s'aventurer à traverser ladite voie publique que si à une centaine de mètres à droite ou à gauche ne se trouve aucun véhicule, cycliste ou cavalier.<sup>151</sup>

In 1897 werd het bovenstaande nog als hilarisch en ondenkbaar beschouwd, maar door de spot heen werden de contouren zichtbaar van een nieuwe orde op de openbare weg. We sommen enkele van de opmerkelijkste tegenargumenten op.

#### *Le Trottoir et la Chaussée (1898)*

Het voetpad is de plaats voor de voetgangers, de baan is voor de voertuigen, en de voetganger is vogelvrij als hij of zij zich op de baan waagt. Gedaan met kinderrijke families die naast elkaar hand in hand breeduit de weg versperren, genoeg oude dames die een polka dansen wanneer ze een fietser of automobilist zien naderen om zich daarop resoluut onder de voorwielen te gooien, vrije doorgang voor de nieuwe voertuigen, een voetganger die zich nog op de baan bevindt zou moeten wettelijk vervolgd worden.<sup>152</sup>

#### *De Vetgemeste Kip (1900)*

Bij de doortocht van automobielen langs boerderijen of een dorpskom blijven verdacht veel huisdieren en erfdieren dood achter. De verklaring daarvoor is simpel, althans volgens sommige automobilisten. De boeren laten hun dieren opzettelijk op de weg rondlopen, voor de neus van de aanstormende automobielen. Immers, wanneer een dier wordt doodgereden

<sup>149</sup> *L'Automobile belge*, 27/5/1906, p. 4, *Automobile-Vélocé*, 21/6/1906, p. 679.

<sup>150</sup> *L'Automobile belge*, 22/7/1906, p. 11.

<sup>151</sup> *L'Automobile illustré*, 1896, nr. 4, p. 7.

<sup>152</sup> *Le Vélocé*, 18/6/1898, p. 1.

wordt er veel misbaar gemaakt en de automobilist, die zich enigszins schuldig voelt, betaalt dan een schadevergoeding die veel hoger ligt dan de marktwaarde van het dier. En hoe vetter de kip, hoe hoger de som die kan geëist worden.<sup>153</sup>

*De Optische Illusie* (1900)

De snelheid van een automobiel zal altijd overschat worden in vergelijking met treinen of grote gespannen. Dat komt omdat een automobiel kort van lengte is, daarom ziet het oog een snelle afwisseling van landschap, automobiel die er doorheen passeert en opnieuw landschap, het contrast tussen het stilstaande landschap en de beweging van de automobiel wordt daardoor verhevigd. Bij een trein daarentegen zal het voorste stuk erg snel lijken, maar de achterste wagons in de verte zullen bijna onbeweeglijk lijken.<sup>154</sup>

*De Democratische Pacificatie* (1900)

De afkeer van de bevolking voor de automobielen wordt niet veroorzaakt door de talrijke ongevallen. De scheldwoorden die omstaanders in hun richting slingeren zijn immers niet gericht op de automobiel, maar op de automobilist. De haat wordt veroorzaakt door afgunst op de rijkdom van de persoon die zich zo een mooie wagen kan veroorloven. Later zullen de prijzen van de automobielen dalen, en zal iedereen zich een automobiel kunnen veroorloven. Dan zal de afkeer voor het automobilisme vanzelf verdwijnen, precies hetzelfde is enkele jaren daarvoor gebeurd met de fiets.<sup>155</sup>

*Le Droit à l'Accident* (1902)

Automobilisten veroorzaken niet genoeg ongelukken opdat een zeker aantal verkeersdoden zou aanvaard worden, zoals glazen gebroken door een garçon. Er wordt zoveel geklaagd over ongelukken met automobielen omdat het publiek zich ongelukken met de nieuwe voertuigen nog niet gewend heeft gemaakt. Het publiek is in zekere zin nog achterlijk, en moet het nog leren om ongevallen normaal te vinden.<sup>156</sup>

*Autorijden is Gezond* (1903)

Het rijden in een automobiel heeft een weldadige invloed op de interne organen: “par les mouvements et les trépidations qui occasionnent une révolution sur les organes internes et accentuent la sécrétion des fluides gastriques, biliaire, pancréatique [sic], par l'énergie qu'elle donne à la circulation et à la nutrition en fortifiant l'effet produit par les systèmes vasculaires en faisant pénétrer plus aisément le sang dans tous les tissus et jusque dans les ramuscules

<sup>153</sup> *L'Automobile illustré*, 10/2/1900, p. 91-2.

<sup>154</sup> *L'Automobile belge*, 27/1/1900, p. 1.

<sup>155</sup> *L'Automobile belge*, 13/3/1900, p. 3.

<sup>156</sup> *L'Automobile belge*, 14/1/1902, p. 9-10.



capillaires.” Aldus dokter Lévêque op het Congrès International d'Hygiène et de Démographie in september 1903 te Brussel.<sup>157</sup>

*Ze Vragen Erom (1904)*

Het is niet de automobilist die onvoorzichtig is, “c'est le piéton qui fait tout ce qu'il faut pour qu'on l'écrase.” Zoals daar zijn: de Provocerende Voetganger, die geen duimbreed toegeeft aan een naderende automobiel, zoals een matador die op de stier wacht ; de Nonchalante Voetganger, die rustig doorloopt zonder zich te bekommeren om wat er links en rechts gebeurt ; de Dromende Voetganger, die met zijn hoofd elders zit en “qui tombe de la lune” als hij wordt overreden ; de Sportieve Voetganger, die de laatste sportuitslagen zo nodig moet lezen in het midden van de weg ; de Provinciale Voetganger, die een afkeer heeft van voetpaden en liever op de baan loopt ; en de Shoppende Voetganger, die in het midden van de weg gaat staan om een reclamebord in de volle breedte te kunnen bekijken.<sup>158</sup>

*Het Recht op Zelfverminking (1907)*

Moet de wet ingrijpen om chauffeurs tegen zichzelf te beschermen? Mag de samenleving verhinderen dat automobilisten zichzelf aan groot gevaar blootstellen uit liefde voor hun sport? De maatschappij permitteert zichzelf om misdadigers te executeren, met welk recht verbiedt zij dan individuen om zichzelf dood te rijden? Trouwens, op die manier geraken we vanzelf van de doodrijders vanaf. Natuurlijk op voorwaarde dat geen derden gewond geraken, maar als twee automobielen in het kanaal terechtkomen omdat ze de verwittiging dat de brug openstaat negeren, daar heeft de maatschappij toch geen last van?<sup>159</sup>

*De Principes van het Verkeer (1909)*

Louis Baudry de Saunier adviseert de Franse regering over de op til staande hervorming van de verkeersreglementering. Drie principes: (1) De weg is bestemd voor transport: en dus niet om kinderen op te laten spelen, of herders om hun kudde uit te laten, elk obstakel moet verwijderd worden zoals men ook boomstronken weghaalt uit een kanaal ; (2) iedereen is gelijk op de weg: een grijsaard met een wandelstok heeft evenveel recht om aanwezig te zijn op de weg als een automobiel van honderd pk's ; (3) elke snelheid is toegelaten: als een stootkar gemaakt is voor 3 km per uur, dat ze dan 3 km per uur gaat, als een automobiel gemaakt is voor 80 km per uur, dat hij dan 80 km per uur rijdt, dat is de onvermijdelijke, natuurlijke gang van de dingen. Op basis hiervan kan een reglement gemaakt worden dat uit slechts twee regels bestaat: (a) elk voertuig houdt zijn kant: karren rijden dus vanaf nu permanent rechts van de weg, en niet meer enkel als ze een tegenligger ontmoeten, zodat de baan con-

<sup>157</sup> Bulletin officiel du Touring Club de Belgique, november 1903, p. 437.

<sup>158</sup> Bulletin officiel du Touring Club de Belgique, november-december 1904, p. 404.

<sup>159</sup> Bulletin officiel du Touring Club de Belgique, 15/9/1907, p. 277.

tinu vrij is ; en (b) wegen verhouden zich tot hun breedte: een smallere weg zal altijd voorrang moeten geven aan een bredere.<sup>160</sup>

De inhoudelijke verdediging zette zich ook door voor de rechtbanken. Sinds 1901 beschikte de Automobile Club over een interne geschillencommissie (*commission de contentieux*),<sup>161</sup> daarin gevolgd door de meeste andere automobilistenorganisaties. Deze commissies waren niet zozeer bedoeld om interne geschillen op te lossen, als wel om leden bij te staan met juridisch advies. Ook hier werden soms verregaande ideeën geuit. Arthur Rotsaert, een Antwerpse advocaat, legde einde 1902 een interessante theorie op tafel. Hij pleitte systematisch het alibi bij vervolgingen op basis van *procès-verbaux au vol*. De chauffeur werd vervolgd omdat de nummerplaat werd genoteerd, maar eigenlijk kende de agent de persoon achter het stuur niet. Rotsaert raadde vervolgte chauffeurs aan om te ontkennen dat zij achter het stuur zaten. Het was dan aan het openbaar ministerie om te bewijzen dat de vervolgte persoon de overtreding persoonlijk had begaan. Op de vraag van de politie om inlichtingen over wie de automobiel dan wel bestuurde, moest de betrokkene systematisch antwoorden dat het niet aan hem of haar was om informatie te verschaffen, maar dat de politie de schuldige moest vinden. Terwijl het hier dus over hun eigen wagen ging, blijkbaar bestuurd door een spook!<sup>162</sup>

<sup>160</sup> Opgenomen in *Automobile-Aviation*, 25/2/1909, p. 177-8.

<sup>161</sup> *L'Automobile belge*, 16/2/1901, p. 1.

<sup>162</sup> *L'Automobile belge*, 27/11/1902, p. 8.

## Hoofdstuk 6 – Automobilmewet

De *Loi de l'automobilisme* waarrond in de periode 1905 tot 1909 een bitse parlementaire strijd werd uitgevochten was zowat de tegenhanger van de Verkeerswet van een decennium daarvoor. Net als de Verkeerswet was de Automobilmewet gericht op het aanpakken van de nieuwe situatie die op de openbare weg was ontstaan door het verschijnen van gemotoriseerde voertuigen, maar in tegenstelling tot de Verkeerswet richtte de Automobilmewet zich naar de donkere kant van het automobilisme, de ongevallen, de schade, de misbruiken en vluchtmisdrijven van de kant van de automobilisten, en de angst bij de bevolking die zuchtte onder de gemotoriseerde terreur. De Automobilmewet richtte zich daarbij niet, of niet alleen op reglementaire bepalingen, maar beriep zich op juridische begrippen zoals (burgerlijke) aansprakelijkheid, en probeerde het probleem aan te pakken door enerzijds juridische vervolging en hoge schadevergoedingen als een zwaard van Damocles boven het hoofd van de automobilisten te hangen, en anderzijds door de slachtoffers van automobielongevallen te helpen en degelijk te vergoeden. Het was duidelijk, alweer in tegenstelling tot de Verkeerswet, dat de Automobilmewet niet bepaald positief uitpakte voor het automobilisme, maar integendeel geboren was vanuit een negatieve, defensieve houding tegenover de nieuwe verkeersmiddelen, en het potentieel had om te functioneren als een catalysator voor alle anti-automobile krachten in het land (hoezeer de initiatiefnemers zich ook uitsloofden om te beklemtonen dat zij in het geheel niet gekant waren tegen de nieuwe vervoermiddelen). De automobilistenorganisaties begrepen de achtergrond van de voorstellen zeer goed, en bestreden hen bitter en heftig. En ten slotte, uiteraard het belangrijkste verschil met de Verkeerswet: de diverse voorstellen die onder de noemer *Loi de l'automobilisme* werden gebundeld werden in 1909 door de Senaat goedgekeurd, maar zijn nooit op de agenda van de Kamer geraakt. De Automobilmewet is dus nooit wet geworden. Het radicale karakter van verschillende van de hierin voorgestelde maatregelen, en het feit dat de regering bijzonder weigerachtig stond tegenover deze verregaande aanpak en systematisch de kant bleef kiezen van de automobilisten, maakte van de Automobilmewet – ondanks, of juist omwille van de niet-goedkeuring ervan – een van de meest relevante episodes van de geschiedenis van de automobilisering.

## 6.1 Voorstel Hanrez

---

De eerste negatieve geluiden over het automobilisme in het parlement dateren uit 1899. De Verkeerswet was pas goedgekeurd, maar nog niet in voege. Einde mei was Henry Carton de Wiart nog positief over het nieuwe verkeer op de wegen: “La multiplication des vélocipèdes et des automobiles a rendu aux grand'routes une circulation qu'elles ne connaissaient plus depuis le temps des diligences.” Hij vroeg om de wegen beter uit te rusten met wegwijzers.<sup>1</sup> Maar een week later liet het socialistische Kamerlid Aristide Walthéry in een parlementaire vraag heel andere geluiden horen. Hij had het over een *allure désordonnée* die catastrofes ging veroorzaken, over een bevolking die geterroriseerd was en boeren die niet meer buiten durfden, en dat allemaal door een stelletje *désœuvrés*.<sup>2</sup>

Het was de voorbode van een ernstig ongeval in Waulsort die zomer, dat de wereld van het automobilisme dooreenschudde, en tot ver daarbuiten weergalmde, uiteindelijk zelfs tot in het Belgische parlement. Op 23 juli 1899 vond in de omgeving van Namen een automobielloops plaats. Bij de passage in Waulsort, ter hoogte van een hotel langs de baan, stond een groep toeschouwers, volgens de automobielliers een luidruchtige bende wiens baldadige gedrag de oorzaak was van het ongeval. Terwijl een aantal deelnemers voorbijraasden, te midden van het kabaal, rukte een kind zich los van zijn moeder en rende de weg op. Op dat moment kwam Charles Craninckx, stichter van de Automobile Club en deelnemer aan de koers, op zijn tricycle aangestoven. Craninckx, in een wanhopige reflex, gooide zijn remmen dicht en snokte zijn stuur opzij, raakte het kind nog, zijn stuurloze tuig ging van de weg en vervolgens over de kop, de bestuurder kwam onder de motor terecht en bleef roerloos achter op de weg, met zware verwondingen en een verbrijzelde schedel. Het kind zou de botsing overleven, maar Craninckx kwam er niet goed vanaf. Zijn zo goed als levenloze lichaam werd in het dichtstbijzijnde huis binnengedragen, waar een dokter de eerste zorgen toediende. Intussen werd een chirurg ter plaatse geroepen, die een gewaagde en voor die tijd ophefmakende schedeloperatie op de patiënt uitvoerde. *Charley* werd van de dood weggerukt, maar bleef achter met zware hersenbeschadiging, en zou nooit meer, ook niet na een jarenlange revalidatie, in staat zijn om fysiek volwaardig te functioneren. De dramatische gebeurtenis schokte de goegemeenschap en leidde tot een debat over het al dan niet verbieden van automobielloops. Volgens *Le Vélocé* was alles de schuld van de toeschouwers, “composée presque exclusivement d'aborigènes sauvages et plutôt mal intentionnés, poussant des clameurs, des vociférations assourdissantes au passage de chaque concurrent, provoquant ainsi un indescriptible désordre aux moments les plus critiques.” Koersen verbie-

<sup>1</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 30/5/1899, p. 1424.

<sup>2</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 6/6/1899, p. 1527.

den was niet de oplossing: het was het publiek dat moest opgevoed en onderwezen worden.<sup>3</sup> Ook de Touring Club zag geen heil in maatregelen als verbieden van koersen of invoeren van een rijbewijs. In plaats daarvan werd een vermanende vinger uitgestoken naar de organisatoren, die betere voorzorgen hadden moeten nemen. En natuurlijk was het opnieuw de voetganger die moest aangeleerd worden om beter op zijn of haar tellen te passen:

Toute cette lutte entre l'élément piéton, représenté par les journaux motophobes, et les automobiles provient de cette fausse conception que toute la route, trottoirs et chaussée, appartient à tout le monde, qui, dans ce cas, est le piéton seul. Ce dernier, mal éclairé sur la portée de ses droits, semble s'imaginer qu'il peut disposer de la route toute entière, surtout de la chaussée, comme il l'entend. A la campagne, la route est une annexe de la maison ; on y laisse courir les poules, les chiens, divaguer les animaux et les petits enfants avec une belle insouciance.<sup>4</sup>

De kwestie Waulsort leidde op 25 juli 1899 tot een interpellatie in het parlement. Senator Julien Tournay-Detilleux, een Brusselse liberaal verkozen in Dinant, interpeleerde de minister naar aanleiding van het bloedige ongeval. Tournay vroeg zich luidop af of automobielloersen, waar snelheden tot zestig kilometer per uur gehaald werden, wel zomaar konden toegelaten worden op de openbare weg. Hij vroeg eveneens om maatregelen om de *circulation désordonnée* van automobielen, motorfietsen en zelfs gewone fietsen te beteugelen. Aangezien op dat moment het eerste nationale verkeersreglement nog niet verschenen was in het Staatsblad (dat gebeurde even later, in augustus) kon minister De Bruyn zich veroorloven om door te verwijzen naar dat reglement, waarin inderdaad een bepaling was opgenomen die stelde dat automobiellwedstrijden op de openbare weg in principe verboden waren, tenzij de lokale overheid de toelating had gegeven.<sup>5</sup> Dat loste het probleem natuurlijk niet op. In 1901 waren er opnieuw verschillende interventies in het parlement in verband met automobiellwedstrijden op de openbare weg. De minister schoof de verantwoordelijkheid door en stelde dat het volgens het reglement nu eenmaal aan de burgemeesters was om te oordelen of een koers al dan niet op hun grondgebied mocht plaatsvinden.<sup>6</sup>

De incidentrijke internationale automobielloers Parijs-Madrid van 1903 zwengelde de debatten opnieuw aan. Deze koers werd op 24 mei 1903 door de Franse en Spaanse autoriteiten afgebroken in Bordeaux, nadat gedurende de eerste koersdag ten minste zes doden en een veelvoud aan gewonden waren gevallen, zowel onder het publiek als onder de coureurs (onder meer de befaamde automobiellbouwer Marcel Renault overleefde de koers niet). Dit was het definitieve einde van het tijdperk van de grote internationale automobiellwedstrijden op de openbare weg, en ook in België barstte de discussie weer los.<sup>7</sup> L'Automobile Belge argumenteerde voorzichtig dat koersen op de openbare weg in de toekomst misschien wel nog zouden kunnen, maar enkel indien ze onder overheidscontrole werden geplaatst, zodat

<sup>3</sup> *Le Véloce*, 27/7/1899, p. 1, *L'Automobile belge*, 6/10/1905, p. 13-4.

<sup>4</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, augustus 1899, p. 173.

<sup>5</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 25/7/1899, p. 519-21.

<sup>6</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 21/5/1901, p. 1142, *L'Automobile belge*, 9/7/1901, p. 13.

<sup>7</sup> Pierre Souvestre, *Histoire de l'automobile*, Parijs, 1907, p. 581 en 599-600, Daryl Adair, 'Spectacles of Speed and Endurance: The Formative Years of Motor Racing in Europe', in David Thoms, Len Holden & Tim Claydon (eds.), *The Motor Car and Popular Culture in the 20th Century*, Aldershot, 1998, p. 125-6.

deze een voldoende grote veiligheidsmacht kon inzetten.<sup>8</sup> Onmiddellijk na de wedstrijd had Kamerlid Jules Maenhaut, tevens burgemeester van Lemberge, aan de minister gevraagd om onderhandelingen te beginnen voor een internationaal verbod op automobielkoersen, iets waar de minister niet direct het nut van kon inzien.<sup>9</sup> Maar het belangrijkste effect van Parijs-Madrid was een interpellatie in de Senaat die uitgroeide tot het eerste grote parlementaire debat over de snelheid van automobielen in het Belgische parlement. De interpellatie werd gedaan door Prosper Hanrez, die twee jaar later het eerste voorstel indiende voor de Automobilmewet. De liberale senator Hanrez was mijnningenieur van opleiding en mocht aldus verondersteld worden het onderwerp te kennen. Hanrez vond de situatie ongeoorloofd: “il n'y a plus de sécurité sur nos routes, ni pour les piétons, ni pour les attelages ; au moment où l'on s'y attend le moins, arrive avec la vitesse d'un projectile un véhicule.”<sup>10</sup> Hij klaagde de gebeurtenissen aan tijdens Parijs-Madrid, maar evenzeer de automobielkoers in Bastogne, waar de al te rigoureuze veiligheidsmaatregelen het plaatselijke leven zowat hadden lamgelegd: “nos routes ont-elles été créées pour satisfaire les plaisirs de quelques hommes de sport et faut-il, pour que des désœuvrés puissent le livrer à leur plaisir favori, arrêter complètement la circulation?”<sup>11</sup> Hanrez vroeg dan ook een totaal verbod op koersen op de openbare weg. Maar ook het automobielverkeer in het algemeen was in zijn ogen problematisch. Hij eiste strengere snelheidsbeperkingen, hogere boetes en zelfs gevangenisstraffen en ingebouwde snelheidsbegrenzers in de automobielen. Burgemeester Émile De Mot, die net in Brussel zijn beruchte besluiten van *cinq à l'heure* had genomen, sloot zich onmiddellijk bij de interpellatie aan. De Mot voegde aan het betoog van Hanrez een aantal kwesties toe vanuit zijn directe ervaring als burgemeester met wat er zich op dat ogenblik in de straten afspeelde: de overheid moest twee nummerplaten uitreiken, want het kon moeilijk wettelijk afgedwongen worden dat de automobilisten zelf voor een tweede nummerplaat achteraan zorgden, en dat zorgde dan weer voor een enorm probleem met vluchtmisdrijven – immers, zonder nummerplaat achteraan konden automobilisten die een ongeval veroorzaakten anoniem wegvlugten. Er moest een vaste aansprakelijkheid komen voor automobieleigenaars. Nu was het zo dat als een agent een nummerplaat opschreef, en de politie belde later aan bij de eigenaar van het nummer, dat deze stevast verklaarde dat de automobiel uitgeleend was en dat er iemand anders achter het stuur zat op het moment van de overtredding. De Mot verwees naar het incident dat hij had meegemaakt, en waarover hij ook in de Brusselse gemeenteraad zijn verontwaardiging uitte. Hij was aanwezig geweest toen een jongeling van hoge afkomst betrapt was op een verkeersovertreding, maar deze had hem aangekeken en schouderophalend gezegd: “Mais, monsieur le bourgmestre, de quoi vous

<sup>8</sup> *L'Automobile belge*, 4/6/1903, p. 9.

<sup>9</sup> *L'Automobile illustré*, 6/6/1903, p. 111.

<sup>10</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 28/7/1903, p. 333.

<sup>11</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 28/7/1903, p. 334.

mêlez-vous, que vous importe? Nous sommes solvables après tout!”<sup>12</sup> Ten slotte vroeg De Mot ook om, naar het voorbeeld van het Brusselse reglement, een minimumleeftijd in te voeren voor het rijden met een automobiel. De socialistische senator Armand Libiouille, later medeondertekenaar van het voorstel Hanrez, sloot zich hierbij aan. Het was volgens hem duidelijk dat de onvoorzichtige chauffeurs in de meerderheid waren. Hij gaf een plastische beschrijving van de terreur uitgeoefend door de automobielen: boeren durfden niet meer op het land werken maar bleven binnen om hun kroost te beschermen, koetsiers en herders wuifden wanhopig om vertraging, maar de automobilisten passeerden in volle snelheid, “ce sont souvent pour lui matières à plaisanterie.”

Les routes, qui sont affectées à un usage public, deviennent vraiment périlleuses dans certaines régions et, messieurs, pour ne dire que quelques mots d'un phénomène psychologique que l'honorable bourgmestre de Bruxelles a signalé naguère, il paraît que les psychologues et les physiologues affirment qu'une sorte de nouvelle ivresse vient de surgir. Il y a, paraît-il, une ivresse de la vitesse, de désir immodéré de franchir des distances ; il paraît que cette ivresse est captivante, irrésistible. Elle est d'autant plus dangereuse.<sup>13</sup>

Ook Libiouille vroeg een batterij nieuwe maatregelen: snelheidsbeperkingen, rijbewijs, vluchtmisdrijf, intrekken van het recht op besturen, langdurige gevangenisstraffen en superboetes.

Niet iedereen in de Senaat was het hiermee eens. Sam Wiener, partijgenoot van Hanrez en De Mot, maar tevens lid van zowel de Automobile Club als de Moto Club, vond de gevraagde maatregelen veel te draconisch, al kon hij wel leven met het rijbewijs (conform het standpunt van de Moto Club). In plaats daarvan vroeg hij betere wegen, en wees hij op het belang van de automobiellindustrie, op het belastinggeld dat het automobilisme opbracht en op het lucratieve buitenlandse toerisme. Belangrijker evenwel was de reactie van regeringsleider en minister van Openbare Werken de Smet de Naeyer. De minister wilde eerst en vooral de nieuwe voertuigen en bijhorende industrie niet tegenhouden, in naam van de vooruitgang. Immers, vroeger waren de mensen ook bang van de trein, *cette machine infernale*. Minister de Smet de Naeyer repte niet over ongevallen, maar presteerde het integendeel om juist te pleiten voor *hogere* snelheidslimieten, met name 40 en 12 km per uur in plaats van 30 en 10: “Grâce à ces limites, l'intérêt général de la sécurité publique sera satisfait sans que l'usage du nouveau moyen de locomotion soit inopportunément entravé.”<sup>14</sup> Koersen verbieden hoefde niet, zo lang de lokale autoriteiten het goed vonden en de nodige veiligheidsmaatregelen waren genomen. De maatregelen van burgemeester De Mot waren technisch niet haalbaar, automobielen konden immers niet zo traag als 5 km per uur rijden. Ten slotte kondigde de minister aan om expliciet eerst de mening van de Automobile Club te zullen vragen vooraleer nieuwe wegenwerken aan te vatten, aldus duidelijk makend naar wie hij wel bereid was te luisteren.

<sup>12</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 28/7/1903, p. 335.

<sup>13</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 28/7/1903, p. 336.

<sup>14</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 28/7/1903, p. 338.

In de volgende jaren keerde het probleem van het automobilisme voortdurend terug in het parlement. In 1904 hield het socialistische Kamerlid Jean Malempré, een wever van eenvoudige afkomst, een redevoering waarin hij de ongelijkheid tussen automobilisten en de andere weggebruikers bitter aanklaagde. Een *pauvre petit charretier* die vergat zijn lantaarn aan te steken 's nachts, of zijn kar even op de weg achterliet kreeg gegarandeerd een boete aangesmeerd. “Les automobilistes, au contraire, peuvent filer à toute vitesse, écraser bêtes et gens, sans être inquiétés le moins au monde.”<sup>15</sup> Malempré citeerde een rechter uit Spa, die tegenover een wagenmenner uit de omgeving die een proces-verbaal aangesmeerd had gekregen een bittere commentaar uitte:

Voyez-vous, mon brave, il faut acheter une automobile, alors vous ferez tout ce qu'il vous plaira! Absolument! On punit les charretiers pour trente-six motifs, les pauvres petits cyclistes pour trente-six autres et les inoffensifs piétons pour tout ce que vous voudrez penser ; contre eux les règlements pleuvent que c'est un vrai déluge, toujours appliqués avec les plus extrême [sic] rigueurs.  
Les automobiles filent, écrabouillent et l'on s'incline. Il faut achete[r] une automobile, mon brave!<sup>16</sup>

Een jaar later stelde het christen-democratische Kamerlid Pieter Daens een parlementaire vraag over de maatregelen die de regering van plan was te nemen tegenover het automobiël-probleem. Minister de Smet de Naeyer antwoordde ontwijkend: er waren al straffen voorzien in de Verkeerswet, en de chauffeurs waren volgens het heersende recht reeds aansprakelijk voor de schade die zij toebrachten aan derden. Wel kondigde hij een herziening van de verkeersregels aan, en verklaarde hij de invoering van een rijbewijs te overwegen.<sup>17</sup> Enige maanden daarvoor had de minister opnieuw aan het parlement op de meest expliciete wijze de regeringshouding tegenover het automobilisme uiteengezet:

Je ferai remarquer à cette occasion, messieurs, qu'on a grand tort, dans certains milieux, de chercher à créer un antagonisme entre l'agriculture et le roulage sportif. N'est-il pas évident que, là où motocyclistes et automobilistes se déclarent satisfaits de l'état de la voirie, le roulage agricole a tout lieu de l'être également? A part l'inconvénient de la poussière, dont on exagère démesurément l'importance, loin d'être, en quelque sorte, les ennemis, ceux qui pratiquent les nouveaux modes de locomotion que je vise sont les meilleurs défenseurs de l'agriculture en matière de réfection et d'entretien des routes.<sup>18</sup>

Maar de onvrede tegenover de automobielen bleef maar toenemen. Einde 1905 zag de Touring Club de bui reeds hangen: “Chauffeurs, mes frères, il n'y a pas à se le dissimuler: nous traversons une mauvaise période. Nous avons une mauvaise presse, un mauvais public, une mauvaise justice ; tout est contre nous.”<sup>19</sup>

Op 26 december 1905, diende Prosper Hanrez het eerste voorstel in voor een Automobilismewet, onder de titel *Wetsvoorstel betreffende de aansprakelijkheid voortspruitende uit ongevallen veroorzaakt door motorrijtuigen*.<sup>20</sup> In de toelichting belijdde Hansez in eerste instantie lip-

<sup>15</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 25/3/1904, p. 1121.

<sup>16</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 25/3/1904, p. 1121.

<sup>17</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 1/8/1905, p. 2007.

<sup>18</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 14/3/1905, p. 948-9.

<sup>19</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 11/1905, p. 347.

<sup>20</sup> *Parlementaire Stukken Senaat*, 26/12/1905, nr. 12.



pendienst aan de automobiel, die hij *een onbetwistbare vooruitgang* noemde. Maar hij betreurde het oneigenlijke gebruik voor luxevoertuigen, daar waar hij de toekomst van de automobiel zag als vervanger van paard en kar, in de vorm van camions en bestelwagens. Hoge snelheden waren daarbij zeker niet nodig, en dat gold ook voor het personenvervoer. In de ogen van Hanrez moesten hoge snelheden voor landverkeer in ieder geval en principieel worden uitgesloten: voertuigen die niet geleid werden en zelfstandig op soms omgewoelde oppervlakten reden aan hoge snelheden zouden immers altijd een gevaar betekenen: “Il est insensé de vouloir réaliser sur les routes des vitesses de trains express, et ces vitesses sont cependant parfois dépassées.”<sup>21</sup> De toelichting ging net niet zover om te stellen dat automobielen overbodig waren en maar best afgeschaft werden, maar het scheelde niet veel: treinen en trams maakten snelle automobielen overbodig, en de wegen waren bestemd voor karren en voetgangers, niet voor automobielen. Het voorstel zelf gaf een op het eerste zicht wat merkwaardige invulling aan deze stellingen. Hanrez zelf drukte het als volgt uit: “L'automobiliste, entraîné par sa passion de la vitesse, ne peut être retenu que par les responsabilités auxquelles il s'expose.” De auteur leek vooral iets te willen doen aan het feit dat automobilisten die door hun excessief rijgedrag ongelukken veroorzaakten zich vervolgens aan hun verantwoordelijkheid onttrokken door hiaten in de wetgeving en door een oneigenlijk gebruik van verzekeringen. Concreet stelde het voorstel dat bij verkeersovertredingen niet enkel de chauffeur of de persoon achter het stuur strafbaar waren, maar ook degene bij wie zij in dienst waren. Op die manier wilde het voorstel paal en perk stellen aan de praktijk waarbij rijke automobieleigenaren die hun chauffeurs opgedragen hadden om snel te rijden bij ongelukken hun straf ontlieden door alle verantwoordelijkheid naar de chauffeur te schuiven. Let wel: in het voorstel Hanrez werden de chauffeurs niet ontzien, zij bleven ook nog strafbaar, naast en tegelijk met hun meester. Ten tweede kantte het voorstel zich tegen het verzekeren van schade bij automobielongevallen. Hanrez vreesde dat dit aan de automobilisten een gevoel van straffeloosheid gaf, en stelde daarom voor dat verzekeringen nietig zouden zijn wanneer de schade veroorzaakt was door een verkeersovertreding. Het voorstel Hanrez werd mede-ondertekend door een politiek gesproken nogal bont gezelschap: de katholieke monseigneur Eugène Keesen, de socialist Armand Libiouille, een jurist, en de liberaal Auguste Lambiotte, een industrieel.

Het voorstel Hanrez was al bij al nog eerder gematigd en de erin voorgestelde aansprakelijkheidsregeling kon uiteraard enkel in indirecte wijze effecten hebben op het rijgedrag van recalcitrante automobilisten, in hoofdzaak door het dreigen met financiële repercussies. Maar wat met die automobilisten die zegden, zoals De Mot had ervaren: “Nous sommes solvables après tout?” Medeondertekenaar Armand Libiouille gaf een jaar later commentaar op het voorstel Hanrez, en begon met dat laatste probleem te illustreren. Als gemeenteraadslid

<sup>21</sup> *Parlementaire Stukken Senaat*, 26/12/1905, nr. 12, p. 1.

van Charleroi kwam hij regelmatig in contact met verkeersproblemen waarbij automobielen betrokken waren, en het leek of steeds weer dezelfde naam opdook. Toen hij daarover een opmerking had gemaakt in de gemeenteraad had de burgemeester van Charleroi hem tot zijn stomme verbazing geantwoord: "Que voulez-vous, monsieur le conseiller? Je connais la personne que vous visez ; elle fait déjà l'objet de plus de trente procès-verbaux!"<sup>22</sup> Bij navraag bleek hetzelfde probleem ook in andere gemeenten te bestaan: personen die bij naam gekend waren begingen overtredingen, werden veroordeeld en deden lustig verder. Libioulle verwees daarom naar het voorstel Hanrez en vroeg dat dit op korte termijn door de Senaat zou behandeld worden. Maar merkwaardig genoeg repte hij met geen woord over aansprakelijkheden. Zijn ideeën bleken een heel andere richting uit te gaan. Libioulle verwees naar de regels rond wapendracht: wanneer iemand een wapen wilde gebruiken diende hij of zij een vergunning aan te vragen, en pas wanneer de overheid grondig onderzocht had of de aanvrager bekwaam en geschikt was werd de wapendracht toegestaan: "On s'enquiert de la question de savoir s'il n'est pas ivrogne, s'il est prudent, et si l'on peut, sans compromettre la sécurité publique, lui mettre une arme en mains." Maar automobilisten, die mochten zomaar rondrijden *avec une rage insolente* en de openbare veiligheid in het gedrang brengen. Zonder dat dit bij naam werd genoemd, was het duidelijk dat Libioulle een rijbewijs voor automobilisten op het oog had, een maatregel die niet was opgenomen in het voorstel Hanrez, maar zowel door de regering als door een aantal automobilistenorganisaties al vroeger was genoemd als een eventueel aanvaardbaar middel om de doodrijders te scheiden van de voorzichtige automobilisten. Om zijn gedachten te onderstrepen werd de socialistische senator op het einde van zijn betoog dreigend. Hij wees erop dat, indien er geen krachtige preventieve maatregelen werden genomen, sommigen onder de bevolking, uitgedaagd en opgehitst door de gevaarlijke nalatigheid van sommige chauffeurs, wel eens het recht in eigen handen zouden kunnen nemen: "Déjà, dans certaines régions, on a pu relever des indices d'un pareil état d'esprit."

Maar terug naar het voorstel Hanrez. De automobilistenorganisaties reageerden onmiddellijk, als door een wesp gestoken. Reeds in januari 1906 regende het reacties in de automobielpers. Jules Hansez van de Moto Club de Belgique sprak van *les articles insensés des quatre sénateurs motophobes et ennemis du progrès*, en wees het voorstel Hanrez radicaal af. Zijn argumenten sneden evenwel niet altijd hout, want de juridische details van het wetsvoorstel drongen niet altijd goed door. Zo bleek Hansez verkeerdelijk te denken dat automobieleigenaars strafrechtelijk aansprakelijk zouden worden bij overtredingen *in plaats van* hun chauffeurs. Een dergelijke straffeloosheid zou natuurlijk leiden tot roekeloos gedrag bij de chauffeurs. Tegenover de nietigheid van verzekeringen bij verkeersovertredingen argumenteerde Hansez dat automobilisten onterecht steeds weer bij de rijke mensen werden gerekend, er

<sup>22</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 15/5/1906, p. 368.

werden immers ook tweedehands automobielen verkocht aan best wel lage prijzen, en wat met zonen die van hun vader een wagen gekregen hadden maar nog geen kapitaal hadden kunnen opbouwen? Als de verzekering niet mocht uitbetalen, en de automobilist kon de schadevergoeding niet opbrengen, dan zou het voorstel Hanrez in plaats van de slachtoffers te helpen hen juist ernstig benadelen! Als alternatief schoof de Moto Club het invoeren van een rijbewijs naar voren, dat intrekbaar zou zijn bij overtredingen. Chauffeurs zouden dan wel dubbel uitkijken, want bij een veroordeling zouden ze hun broodwinning verliezen. Ten gronde pleitte hij er bovendien voor om het aan de automobilisten zelf over te laten om in eigen rangen de doodrijders eruit te wieden, door bevoegdheid van verkeerspolitie aan de automobilistenorganisaties toe te kennen.<sup>23</sup> Enkele weken later publiceerde *Le Véloce* een uittreksel uit de *Journal des Tribunaux* waarin een aantal bezwaren van een wat juridischer aard werden geuit tegen het voorstel Hanrez. De auteur wees erop dat een automobieleigenaar veroordeeld kon worden tot desnoods jaren gevangenisstraf voor iets dat hij niet had gedaan, bijvoorbeeld wanneer een chauffeur in zijn dienst was gaan spelerijden achter zijn rug en een zwaar ongeval had veroorzaakt. Dat was geheel in strijd met het juridische grondbeginsel dat de straf altijd persoonlijk moest zijn. Ook tegen de nietigheid van verzekeringen bij verkeersovertredingen keerde het artikel zich, hier was het argument dat deze nietigheid enkel gold voor automobilisten en niet voor bestuurders van karren, terwijl de laatsten nochtans betrokken waren in de meerderheid van de verkeersongevallen.<sup>24</sup> Ook Hector Colard reageerde erg negatief in het tijdschrift van de Touring Club. Hij omschreef het voorstel Hanrez als onbegrijpelijk, onsamenvattend, excessief en contraproductief. Naar zijn mening maakte het geen enkele kans op een bespreking, en zou het een begrafenis eerste klas krijgen in de Senaat. De argumenten van Colard waren ongeveer dezelfde als deze van Hansez: het ging niet op om de vooruitgang tegen te houden omdat er een paar misbruiken waren en omdat de wegen nog niet geschikt waren voor automobielgebruik; de straf moest persoonlijk zijn, automobieleigenaars mochten niet gestraft worden voor het wangedrag van hun chauffeurs; en het verbieden van verzekeringen zou de slachtoffers in de kou laten staan. Maar in tegenstelling tot de Moto Club kon de Touring Club evenmin leven met een rijbewijs als alternatief.<sup>25</sup> De Automobile Club reageerde pas veel later op het voorstel Hanrez, in een publicatie die begin 1908 verscheen. De automobiellclub legde meteen de vinger op de wonde: de maatregelen in het voorstel Hanrez konden maar gelegitimeerd worden door het automobilisme voor te stellen als een loutere sport. Als het waar was dat het beoefenen van deze sport het gebruik van de openbare weg gevaarlijk maakte, waarom het automobilisme dan niet meteen goed en wel verbieden? Maar als automobielen niet enkel voor het plezier gebruikt werden, maar ook voor nuttig transport, net als koetsen en karren,

<sup>23</sup> *Automobile-Véloce*, 11/1/1906, p. 34.

<sup>24</sup> *Automobile-Véloce*, 25/1/1906, p. 101-2.

<sup>25</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, januari 1906, p. 24-5.

waarom moesten ze dan aan een uitzonderingswetgeving onderworpen worden? Verder hanteerde de Automobile Club dezelfde tegenargumenten als de andere automobilistenorganisaties.<sup>26</sup>

In februari 1907, meer dan een jaar na het indienen van het voorstel Hanrez (op dat ogenblik nog steeds hangende in de Senaat), had Jules Hansez van de Moto Club een onderhoud met zijn bijna-naamgenoot, en raad eens: de motofobe senator bleek een toffe peer te zijn! “En effet un de nos meilleurs amis.” De zoon van senator Hanrez was al geruime tijd lid van de Moto Club, en hijzelf was eveneens van plan om een lidkaart aan te schaffen, want hij stond op het punt om een automobiel aan te schaffen. Hanrez omschreef zichzelf als een groot bewonderaar van het automobilisme, vanuit toeristisch oogpunt, maar vooral op het industriële vlak. Zijn voorstel had hij vooral ingediend om een maatschappelijk debat op gang te brengen, en hij had de Senaat niet willen dwingen tot een snelle bespreking om de automobilistenorganisaties de tijd te geven om tegenvoorstellen in te dienen. Hij had steeds gedacht dat de chauffeurs te snel reden omdat ze daartoe gedwongen werden door hun meesters, maar intussen was hij daar niet meer helemaal zeker van. Zijn voorkeur ging uit naar een automatische snelheidsbegrenzer, in de automobiel ingebouwd. Jules Hansez aanhoorde dit alles met genoegen, en zag al een wig gedreven tussen de twee indieners van wetsvoorstellen tegen het automobilisme, Hanrez en Magnette. Uiteindelijk werden alle problemen immers veroorzaakt door *un petit nombre d'individus*, bovendien dan nog *pour la plupart des salariés*.<sup>27</sup>

## 6.2 Voorstel Magnette

---

Zo het voorstel Hanrez nog erg bescheiden was geweest en relatief weinig deining had veroorzaakt in de Senaat en daarbuiten, dan lag dat anders met het tweede wetsvoorstel over de aansprakelijkheid van de automobilisten, dat een jaar later in de Senaat werd neergelegd. Het voorstel Magnette hernam de ideeën van Hanrez (die trouwens medeondertekende), maar breidde deze aanzienlijk uit, en introduceerde begrippen als de dubbele schadevergoeding, ontzetting uit het recht tot besturen, en een compensatiekas voor slachtoffers. Charles Magnette, een progressieve liberaal uit Luik, stond nochtans niet bekend als een automobielhater, integendeel, de man was al jaren een prominent lid van de Touring Club, en had op diverse gelegenheden zijn interesse laten blijken voor kwesties die met toerisme te maken hadden. In 1899, tijdens de voorbereidende werkzaamheden aan de Verkeerswet, toen Mag-

<sup>26</sup> *L'Automobilisme devant le Sénat*, Brussel, 1908, p. 6-7

<sup>27</sup> *Automobile-Vélocé*, 14/2/1907, p. 198. Met *salariés* werd verwezen naar chauffeurs die niet als dienstpersoneel maar in loonverband werkten.

nette nog in de Kamer zetelde, werd hij door de Touring Club nog gerekend tot *nos défenseurs habituels* en opgeroepen om de standpunten van de toeristenclub te verdedigen.<sup>28</sup>

Het voorstel Magnette ofwel *Wetsvoorstel betreffende de aansprakelijkheid van eigenaars en bestuurders van motorrijtuigen* werd neergelegd op 13 november 1906.<sup>29</sup> Magnette somde in zijn toelichting de omstandigheden op die hem tot zijn voorstel hadden gebracht: de snelle toename van het aantal automobielen, de onmogelijkheid om op korte termijn afzonderlijke autowegen aan te leggen of de bestaande wegen geschikt te maken voor automobielerkeer, de overtuiging van de automobilisten dat zij als meester konden beschikken over de openbare wegen, de snelheidswaanzin bij de doodrijders, de talrijke en bijna altijd bijzonder erge ongevallen, en de brutaliteit en schaamteloosheid van zij die ongevallen veroorzaakten en daarna wegvluchtten. Al deze omstandigheden gaven aanleiding tot afkeer van en verbittering tegenover het automobilisme.

Niet zelden weigeren, als een ongeval zich voordoet, de toeschouwers elke hulp om de bestuurders van motorrijtuigen uit den slag te trekken; zelfs gebeurde het, dat de getuigen van het ongeval en de toegestroomde nieuwsgierigen niet den geneesheer wilden halen, wiens aanwezigheid tot verpleging ter plaatse noodig was.<sup>30</sup>

Om het probleem aan te pakken waren maatregelen op verschillende vlakken nodig. Een van de zwaarst wegende problemen was dat slachtoffers van ongevallen gedwongen werden tot een langdurige strijd voor het gerecht, met onzekere afloop, om vergoeding te verkrijgen. Het was op deze kwestie dat het voorstel Magnette een antwoord wilde bieden.

In essentie bevatte het voorstel vier maatregelen. De eerste was de belangrijkste: de bewijslast bij ongevallen met automobielen werd omgekeerd. Tot dan, wanneer een slachtoffer van een ongeval een schadevergoeding wilde verkrijgen van de persoon die het ongeval veroorzaakte, moest de verantwoordelijkheid van de laatste worden aangetoond: wie een fout begaan had moest betalen. Maar bij automobielongevallen, zo betoogde Magnette, was dat vaak uiterst moeilijk. Meestal bestond de fout uit overdreven snelheid, maar dat was materieel gezien achteraf erg moeilijk aan te tonen. En vaak waren de slachtoffers eenzame reizigers op verlaten landelijke wegen, zonder getuigen, behalve dan de passagiers in de automobiel die het natuurlijk voor de automobilist opnamen. Daarom werd in het voorstel een vermoeden van schuld bij de bestuurder wettelijk vastgelegd, en was het aan de automobilist om zijn onschuld te bewijzen. Dat laatste was niet onmogelijk, het voorstel Magnette stond uitdrukkelijk twee gevallen toe waarin de automobilist vrijuit zou gaan: bij bewijs van overmacht, of wanneer kon bewezen worden dat het ongeval de schuld van het slachtoffer was. Niet onbelangrijk ten slotte was de bepaling dat de eigenaar van de wagen, niet noodzakelijk de bestuurder, burgerrechtelijk aansprakelijk was. Dat verhinderde dat slachtoffers in de kou bleven staan, als een onvermogen chauffeur-knecht tot de schade-

<sup>28</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, februari 1899, p. 34.

<sup>29</sup> *Parlementaire Stukken Senaat*, 13/11/1906, nr. 5.

<sup>30</sup> *Parlementaire Stukken Senaat*, 13/11/1906, nr. 5, p. 2.

vergoeding werd veroordeeld. Het voorstel Magnette ging dus een stap verder dan het voorstel Hanrez: in het laatste werd verhinderd dat de automobieleigenaar de dans zou ontspringen door chauffeur én meester strafrechtelijk aansprakelijk te maken – en dus vrijwel automatisch ook burgerrechtelijk. Maar om tot een veroordeling te komen moest nog steeds een fout aangetoond worden door het slachtoffer. Precies daarin ging Magnette een stap verder: de schadevergoeding zou hoe dan ook moeten betaald worden. Het was aan degene die het ongeval veroorzaakte om zichzelf vrij te pleiten.

De tweede vernieuwing was de invoering van de dubbele schadevergoeding, hetgeen betekende dat de te betalen som het dubbele zou zijn van de waarde die als schade werd vastgesteld. Dit had een dubbel doel: enerzijds was het bedoeld als een financiële sanctie voor doodrijders, anderzijds werd het extra geld niet aan het slachtoffer uitgekeerd, maar gestort in de gemeenschappelijke verzekeringskas die in het vierde artikel werd opgericht, een derde maatregel die bedoeld was voor de slachtoffers van ongevallen waarvan de daders onbekend waren. Dat leek ernstig in strijd met de grondbeginselen van het recht, de schadevergoeding behoorde immers tot het burgerrecht, de straf tot het strafrecht. Magnette voelde zich dan ook verplicht om een hele reeks voorbeelden van wetgeving op te sommen waarbij sprake was van een dubbele schadevergoeding, te beginnen bij het Romeinse recht en eindigend bij de wet op de konijnenjacht. De vierde maatregel ten slotte was een voorloper van de ontzegging van het recht op besturen. Bij veroordeling wegens een ongeval zou van rechtswege een rijverbod van een jaar worden uitgesproken, bij de derde veroordeling werd dat verbod zelfs levenslang. Bovendien sloeg dit verbod niet enkel op het besturen van een automobiel, maar ook op het bezit ervan. Een veroordeelde automobilist moest dus zijn wagen van de hand doen, en ook zijn naasten mochten geen automobiel bezitten voor de duur van het verbod. Het voorstel Magnette werd medeondertekend door de liberale senatoren Prosper Hanrez en Armand Fléchet en door kannunik Eugène Keesen. Vergeleken met het voorstel Hanrez waren de liberaal Lambiotte en de socialist Libiouille er dus niet langer bij.

De Senaat aanvaardde het in behandeling nemen van het wetsvoorstel, maar op de zitting van 18 december 1906 bleek al snel hoezeer de betrokken ministers afkerig waren van het voorstel. Na wat discussie heen en weer kon de regering verhinderen dat er in de Senaatscommissie voor justitie een rapporteur voor het wetsvoorstel zou aangesteld worden. Daarmee was het voorstel Magnette al meteen op de lange baan geschoven.<sup>31</sup>

Tegenover de automobilistenorganisaties was het voorstel Magnette niets minder dan een oorlogsverklaring. De Touring Club reageerde bijtend cynisch op deze *salade liégeoise* met een alternatief wetsvoorstel: "Artikel 1. Alle automobilisten worden ter dood veroordeeld en geëxecuteerd." De bezwaren klonken vertrouwd: de rechtsprincipes werden door-

<sup>31</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 18/12/1906, p. 9-10.

eengehaspeld, de automobilisten werden (alweer) aan een uitzonderingswetgeving onderworpen, en de compensatiekas voor verkeersslachtoffers zou aanzetten tot roekeloos rijgedrag.<sup>32</sup>

Jules Hansez van de Moto Club ging ditmaal een stap verder, en liet zijn reactie publiceren als een 25 bladzijden tellende brochure onder de titel *Analyse et critique du projet de loi Magnette concernant les accidents automobiles*.<sup>33</sup> Opnieuw gaf dit niet bepaald aanleiding tot een hoogstaand juridisch debat. Volgens Hansez kwam het vermoeden van schuld erop neer dat een automobilist verantwoordelijk kon worden gesteld voor elk ongeval dat voorgekomen was op een weg waar hij gepasseerd was, tenzij hij getuigen kon produceren die het tegendeel bewezen! Aangezien het voorstel Magnette inzake burgerlijke verantwoordelijkheid naast de eigenaar ook de huurder vermeldde, beweerde Hansez in alle ernst dat wie in een taxi stapte of een busticket kocht voortaan verantwoordelijk kon gesteld worden voor elk ongeval onderweg. Inzake de compensatiekas had hij echter wel een tegenargument dat steek hield: een brave automobilist die na een ongeval stopte om het slachtoffer te helpen werd veroordeeld om bij te dragen aan de verzekeringskas, maar een doodrijder die zijn slachtoffer in de steek liet betaalde niets. Met andere woorden, de compensatiekas was zodanig georganiseerd dat de eerlijke automobilisten het gelag betaalden voor de doodrijders. Verder liet het voorstel zich moeilijk rijmen met de gerechtelijke praktijk die bij verkeersongevallen vaak een gedeelde verantwoordelijkheid uitsprak, bijvoorbeeld eenderde voor het slachtoffer en tweederde voor de bestuurder, en de schadevergoeding hiermee in verhouding bracht. Tegenover deze praktijk was het voorstel Magnette natuurlijk zwartwit: de bestuurder was helemaal schuldig of helemaal niet schuldig, en in het eerste geval werd de schadevergoeding bovendien verdubbeld. Bovendien had Hansez ook een punt toen hij erop wees dat het voorstel Magnette elk utilitair gebruik van automobielen in de praktijk onhaalbaar maakte. Hoe kon een zakenman, dokter of winkelier nog investeren in een auto-mobiel voor zijn werk, als hij telkens wanneer hij schuldig werd bevonden bij een verkeersongeval – hoe onbeduidend ook, een kip doodrijden volstond – gedwongen werd om zijn wagen te verkopen? Niet te vergeten hierbij, volgens het voorstel was de automobilist altijd schuldig tenzij het tegendeel kon worden bewezen. Hansez gaf dan ook op cynische wijze aan dat het beter was om uit te stappen en de kip gewoon dood te schieten, dat gaf hetzelfde resultaat maar er was ten minste geen sprake van een verkeersongeval.<sup>34</sup> Ook de bepaling dat de hele familie na een veroordeling geen auto-mobiel meer mocht bezitten was hopeloos excessief. Neem een vader van 50 en een zoon van 30, die beiden automobilist waren maar gescheiden leefden in eigen huizen. Op een dag veroorzaakte de zoon een ongeval, moest de vader dan zijn auto-mobiel verkopen? Dat had natuurlijk ook wel voordelen, als een vader

<sup>32</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 12/1906, p. 390.

<sup>33</sup> Jules Hansez, *Analyse et critique du projet de loi Magnette concernant les accidents automobiles*, Elsene, 1906.

<sup>34</sup> *Idem*, p. 13-15.

aan een ongehoorzame zoon wilde verbieden om met een automobiel te rijden, dan moest hij gewoon even een automobiel huren en snel ergens een hond gaan doodrijden ...

Hansez voegde aan zijn kritiek op het voorstel Magnette een alternatief voorstel toe: een ontwerpreglement voor een rijbewijs voor automobilisten. Dit ontwerpreglement werd eveneens aanvaard door de Automobile Club, en op 7 februari 1907 in een brief opgenomen gericht aan de minister de Smet de Naeyer. Als motivering luidde het:

Il nous semble, en effet, qu'on doive exiger du conducteur d'un automobile non seulement la prudence nécessaire pour prévenir, autant que faire se peut, les causes d'accident, mais encore les qualités de sang-froid et d'adresse suffisantes pour parer à l'imprévoyance ou à la mal-adresse d'autrui.<sup>35</sup>

Eveneens in 1907 werd door een lid van de geschillencommissie van de Moto Club, Fernand Michel, tevens secretaris van de Automobile Club du Hainaut, een brochure gepubliceerd tegen het voorstel Magnette, onder de titel *Principes de la responsabilité en matière d'accidents d'automobiles*.<sup>36</sup> Automobielhandelaar Léon Moerman uit Brussel (onder meer van Mercedes) startte in februari 1907 een petitie op tegen het ontwerp Magnette en voor een betere en rechtvaardigere verkeerswet. Hij citeerde daarin een magistraat die pleitte enerzijds voor het invoeren van een rijbewijs, zij het in een erg morele vorm, door de provincies uit te reiken "à ceux qu'ils reconnaîtraient capable de conduire une automobile," en anderzijds voor autowegen waar geen snelheidsbeperking zou bestaan.<sup>37</sup>

Op 28 december 1907 werd door de Automobile Club de Belgique haar jaarlijkse automobielcongres gehouden, waarop alle door haar erkende automobilistenorganisaties werden uitgenodigd. Eerste punt op de agenda: "Mesures à prendre en vue de la discussion au Sénat du projet Magnette."<sup>38</sup> Deze besprekingen, en de werkzaamheden van de geschillencommissie van de Automobile Club leidden tot een hoogstaande en juridisch grondig onderbouwde reactie, die op 31 maart 1908 in boekvorm werd uitgegeven en verspreid, in de vorm van een bundel met de parlementaire documenten in verband met de wetsvoorstellen Hanrez en Magnette, en bijhorende rapporten en amendementen, evenals de schriftelijke reacties van de Automobile Club en de Moto Club.<sup>39</sup> Dit was een uitgave van de geschillencommissie van de Automobile Club, die werd voorgezeten door Edouard Rolin, voormalig hoofdredacteur van de *Revue de droit international et de législation comparée* (1890-1904) en later minister van Binnenlandse Zaken (1925-1926)<sup>40</sup>, en in hoofdzaak samengesteld was uit advocaten verbonden aan het Brusselse Hof van Beroep en aan het Hof van Cassatie. Het rapport Rolin kantte zich, zoals mocht verwacht worden, geheel tegen de maatregelen in het voorstel Magnette. Enkel in de ontzegging tot het recht van sturen kon de commissie zich gedeeltelijk vinden, zij het in een geheel andere vorm dan in het voorstel Magnette en gekoppeld aan de invoer-

<sup>35</sup> *L'Automobilisme devant le Sénat*, Brussel, 1908, p. 15-6

<sup>36</sup> Fernand Michel, *Principes de la responsabilité en matière d'accidents d'automobiles*, Brussel, 1907.

<sup>37</sup> Léon Moerman, *Automobile. Les Lois et Règlements sur la Police du Roulage. Pétition*, Brussel, 1907.

<sup>38</sup> BE ugent CBV.I.A.109.4.35.

<sup>39</sup> *L'Automobilisme devant le Sénat*, Brussel, 1908.

<sup>40</sup> Van Molle, *Het Belgisch parlement*, p. 285.



ring van een (intrekbaar) rijbewijs. Verder hanteerde het rapport min of meer dezelfde argumenten als in de brochure van Hansez. Zeer belangrijk in het licht van de verdere gebeurtenissen was dat de commissie haar verbazing uitdrukte over het feit dat Magnette zelf in zijn toelichting niet het verband had gelegd met de toen erg actuele juridische risictheorie, die het concept hanteerde van de verantwoordelijkheid zonder fout, en die nog niet zo lang geleden aanleiding had gegeven tot een lang parlementair debat naar aanleiding van de Arbeidsongevallenwet uit 1903. Dit was de eerste maal dat in België een verband werd gelegd tussen verkeersongevallen en de risictheorie.

Charles Magnette zelf liet zich bij al deze kritiek vanuit de hoek van de automobilisten niet onbetuigd. In april 1907 stuurde hij zowel naar de Touring Club als naar de Moto Club een brief met het verzoek om de tekst te publiceren van een wetsvoorstel dat in Frankrijk was opgesteld geworden door Ambroise Colin en gepubliceerd in het *Bulletin de la Société d'études législatives*. Dit *avant-projet de loi* was een van de vele wetgevende initiatieven die sinds 1901 in Frankrijk waren genomen als reactie op de ongevallen met automobielen.<sup>41</sup> Het voorstel Colin kwam in sterke mate overeen met Charles Magnettes eigen voorstel, en bevatte eveneens de omkering van de bewijslast, en de verzekeringskas voor slachtoffers van automobielongevallen. Het sprak niet over een rijverbod (minder relevant in Frankrijk gezien daar al sinds 1899 een rijbewijs was vereist) en de dubbele schadevergoeding, maar voerde daarentegen een bepaling in tegen het vluchtmisdrijf die later ook in België zou worden voorgesteld: elke automobilist die een ongeval veroorzaakte moest dat binnen de 24 uur aangeven bij de burgemeester. Zowel Le Véloce als het bulletin van de Touring Club gingen op het verzoek in en publiceerden de tekst van het voorstel Colin.<sup>42</sup>

Een potentieel belangrijke verandering midden 1907 was de regeringswissel. Meer dan elf jaar lang, de gehele periode sinds het automobilisme in België werd geïntroduceerd, had de regering onder leiding gestaan van Paul de Smet de Naeyer, die zich herhaaldelijk had geout als uitdrukkelijk voorstander van de automobielen en de automobielenindustrie. Bovendien had de Smet de Naeyer sinds augustus 1899, onmiddellijk na de publicatie van de Verkeerswet, de post bekleed van minister van Openbare Werken.<sup>43</sup> Opvolger op Openbare Werken werd Antwerpenaar Auguste Delbeke. Deze was ooit begonnen als wielrijder, en had zich in 1895 in het parlement al laten opmerken toen hij de eisen verdedigde van *zijn wielervrienden*. Inmiddels stond hij bekend als een fervente automobilist.<sup>44</sup> Al snel zou blijken dat de houding van de regering hoegenaamd niet gewijzigd was: geen Automobilismewet maar een

<sup>41</sup> Voor een overzicht, zie het rapport Braun (*Parlementaire Stukken Senaat*, 9/4/1908, nr. 87, p. 172-3).

<sup>42</sup> *Automobile-Véloce*, 25/4/1907, p. 521-2, *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 30/5/1907, p. 164. Zie ook François Ewald, *L'accident nous attend au coin de la rue. Les accidents de la circulation, histoire d'un problème*, Parijs, 1982, p. 22-3.

<sup>43</sup> Van Molle, *Het Belgisch parlement*, p. 114.

<sup>44</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 2/5/1910, p. 1595 en 7/5/1909, p. 1263.

herziening van het verkeersreglement. Bepaalde maatregelen, zoals de invoering van een rijbewijs of een sanctionering van het vluchtmisdrijf waren aanvaardbaar, maar van een wijziging van de burgerrechtelijke regels van de verantwoordelijkheid wilde de regering niet weten. Reeds vanaf 1901 was er sprake geweest van een herziening van het verkeersreglement, en in maart 1903 had minister de Smet de Naeyer in de Kamer gesproken over een op til zijnde *nouveau projet de règlement*.<sup>45</sup> Maar de herziening liet op zich wachten. Gelijktijdig met de discussie rond het voorstel Magnette kwam er plotseling opnieuw schot in de herziening van het verkeersreglement. Het dossier was inmiddels beland bij de minister van Landbouw. Minister baron Maurice van der Bruggen riep in april 1907 op zijn kabinet vertegenwoordigers samen van de Automobile Club, de Moto Club, de Chambre Syndicale en de Touring Club voor een overleg met zijn administratie over de herziening van het verkeersreglement.<sup>46</sup> Een maand later volgde Joris Helleputte ad interim Van der Bruggen op als minister van Landbouw, en aanvankelijk leek de herziening opnieuw stil te vallen. Dan in maart 1908, al dan niet toevallig een maand voor de publicatie van het Senaatsrapport over de voorstellen Hanrez en Magnette, kondigde minister Helleputte aan dat het nieuwe ontwerp-reglement klaar was en voor advies aan de provinciebesturen werd voorgelegd, en dat hij binnen een maand het definitieve ontwerp hoopte te kunnen presenteren.<sup>47</sup>

Maar voorlopig liet het parlement zich niet paaïen met aankondigingen van herzieningen van reglementen. Op 26 februari 1907 behandelde de Kamer twee interpellaties, van Antoine Borboux, een katholieke volksvertegenwoordiger uit Verviers, over “les mesures qu'il y a lieu de prendre relativement à la circulation des automobiles” en van Pieter Daens over “les inconvénients auxquels donne lieu la vitesse immodérée des automobiles et les accidents qu'elle produit.” Borboux verwees in zijn uiteenzetting uitdrukkelijk naar het voorstel Magnette dat voorlag in de Senaat, en drukte de wens uit dat deze ideeën weldra ook in de Kamer zouden besproken worden. Toch schaarde Borboux zich niet achter maatregelen zoals de dubbele schadevergoeding, en slechts voor uitzonderlijke gevallen aanvaardde hij de omkering van de bewijslast. De spreker verklaarde herhaaldelijk niet tegen het automobilisme op zich gekant te zijn, en riep enkel de regering op om rijexamens en rijbewijzen in te voeren. Verder moest ook de verkeerspolitie versterkt worden, omdat de veldwachters nu te weinig gezag hadden tegen de rijke automobilisten die vaak in de gemeente heel wat invloed hadden.<sup>48</sup> De toespraak van Daens was van een heel ander kaliber. Pieter Daens was radicaal en hartstochtelijk tegen het automobilisme gekant en nam geen blad voor de mond: “sedert het rijden der automobilisten, op 't zien van de ijzeren gevaarten met rook en stank, verspreidende vernieling en moord, heeft ons volk den naam gevonden van 'doodrijders'.”

<sup>45</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 10/3/1903, p. 796.

<sup>46</sup> *Automobile-Vélocé*, 25/4/1907, p. 520-1.

<sup>47</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 13/3/1908, p. 1090-1.

<sup>48</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 26/2/1907, p. 618-23.

Hij begon met een lange opsomming van alle slachtoffers van automobielongevallen van de laatste maanden, met naam en toenaam en de gewelddadige details van wat hen overkomen was. Daens schold de automobilisten uit voor *rijke anarchisten* en dreigde ermee dat het volk *bloedig wraak* zou nemen, waarop de minister riposteerde dat volksvertegenwoordigers die met de automobiel naar het parlement kwamen in alle politieke partijen te vinden waren en dat de partij van Daens zelf gebruik had gemaakt van automobielen tijdens de jongste verkiezingscampagne!<sup>49</sup> Minister van der Bruggen zette dan uitvoerig het regeringsstandpunt uiteen betreffende de maatregelen die moesten genomen worden tegen de automobielongevallen. Deze kwamen in hoofdzaak neer op een verdieping en uitbreiding van het bestaande verkeersreglement. Bovendien verklaarde de minister dat de regering van plan was het rijbewijs met rijexamen in te voeren, een aankondiging die in de Kamer op alle banken met applaus werd begroet. Daarbij werd uitdrukkelijk verwezen naar voorstellen die door de Automobile Club waren bezorgd aan de regering, en werd gesteld dat de maatregelen zouden uitgewerkt worden in overleg met de automobilistenorganisaties. Aan afzonderlijke autowegen werd nog niet meteen gedacht, wegens veel te duur, maar op lange termijn misschien wel – tenminste als tegen dan de luchtvaart het automobilisme nog niet zou vervangen hebben! De minister verdedigde bijna woordelijk de voorstellen van de automobiellclubs en riep uitdrukkelijk hun medewerking in:

La plupart des automobilistes sont groupés dans quelques sociétés puissantes: il y en a, je crois, quatre en Belgique. Il est de l'intérêt de celles-ci, l'initiative de l'Automobile Club en est la preuve, de veiller à ce que les conséquences des folies de quelques-uns ne rejaillissent pas sur les autres. Elles se résoudront, je l'espère, à exclure de leurs rangs les automobilistes qui leur seraient dénoncés pour avoir commis des imprudences ou qui auraient été frappés de condamnations.<sup>50</sup>

Hierna namen ook nog Raoul Claes van de Ligue Vélocipédique en Adolphe van Limburg Stirum van de Automobile Club het woord, maar zij hadden nog maar weinig anders te doen dan zich achter de woorden van de minister te scharen. Ook de automobielpers was achteraf tevreden met de wending die het parlamentsdebat had genomen, al bleef de Touring Club zich consequent verzetten tegen de invoering van een rijbewijs.<sup>51</sup>

Ook in de Senaat bleef de problematiek leven. In augustus 1907 maakte baron Armand de Pitteurs Hiégaerts zich de stem eigen van de plaatselijke boerenbevolking in de streek waar de koers Circuit des Ardennes plaatsvond, beschreef hoezeer de wedstrijd het leven van de bewoners bemoeilijkte en somde in detail alle ongelukken en slachtoffers op. De senator suggereerde aan de Automobile Club om in de Kempen terreinen te kopen om een gesloten circuit voor automobiellwedstrijden te bouwen. Opnieuw werd opgeroepen om de voorstellen Hanrez en Magnette te stemmen. De minister reageerde afwijzend, en stelde dat het al dan niet toelaten van automobiellwedstrijden op de openbare weg een bevoegdheid

<sup>49</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 26/2/1907, p. 623-4.

<sup>50</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 26/2/1907, p. 625.

<sup>51</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 30/3/1907, p. 94-5, *Automobile-Véloce*, 28/2/1907, p. 261-2.

van de burgemeesters was.<sup>52</sup> In de Kamer vroeg Henri Carton de Wiart in maart 1908 nogmaals dringend de maatregelen die al zo lang waren aangekondigd: nummerplaten achteraan, rijexamens en rijbewijzen, en een minimumleeftijd om automobielen te besturen. Een week later volgde opnieuw een kleurrijke interpellatie van Pieter Daens over de *moordenaars in russische beestenvellen* die kindertjes en arme grijsaards bloederig doodreden. Daens verweet de minister het invoeren van de nieuwe maatregelen uit te stellen en wierp hem voor de voeten: "Is 't omdat de hoogste macht driftig per auto rijdt, dat gij niet handelen durft!"<sup>53</sup>

### 6.3 Rapport Braun

---

Bijna een jaar na het neerleggen van het voorstel Magnette was het nog steeds niet behandeld geworden door de Senaatscommissie. Aan het begin van het nieuwe parlementaire jaar besloten twee invloedrijke senatoren, de katholieke voormalige regeringsleider Jules Vandenpeereboom en de liberale Brusselse burgemeester Émile De Mot, om de handen in elkaar te slaan. Ze hielden op 12 november 1907 een krachtige interventie in de Senaat waarbij ze eisten dat de voorstellen Hanrez en Magnette in behandeling zouden genomen worden.<sup>54</sup> De regering durfde nu niet meer te wachten, en in de commissie mocht rapporteur Alexandre Braun aan de slag.

In april 1908 werd het rapport Braun neergelegd. Het was een lijvig en indrukwekkend document. Braun beperkte zich hoegenaamd niet tot de twee te bespreken voorstellen, integendeel. Hij analyseerde de (mogelijke) aansprakelijkheid van automobilisten bij ongevallen en alle denkbare maatregelen tegen automobielongevallen in zeventien vragen waar de commissie diepgaande besprekingen over voerde. Dat leidde uiteindelijk tot een geheel nieuw voorstel, dat de voorstellen Hanrez en Magnette moest vervangen. Maar het rapport Braun stopte daar niet, in bijlagen werd een breed internationaal rechtskundig vergelijkend onderzoek toegevoegd naar ongevallenstatistieken en naar alle wetten in voege of in behandeling omtrent de aansprakelijkheid van automobilisten en verkeersregeling in het algemeen. Alexandre Braun, die in 1893 reeds een *Traité pratique du droit civil allemand* had gepubliceerd, ging daarbij uitvoerig in op de Duitse wet op de aansprakelijkheid van automobilisten (*Haftpflichtgesetz*) die op dat ogenblik in het Duitse parlement besproken werd, en ontpopte zich als een fervente aanhanger van de juridische risicotheorie. Deze theorie probeerde de oude grondregel uit het burgerlijk recht *geen verantwoordelijkheid zonder fout*, voornamelijk vervat in de artikels 1382 tot en met 1384 van het Burgerlijk Wetboek, te vervangen en een

<sup>52</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 8/8/1907, p. 436-7 en 442-4.

<sup>53</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 6/3/1908, p. 1017-8 en 12/3/1908, p. 1085-6.

<sup>54</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 12/11/1907, p. 5-6.

verantwoordelijkheid in te voeren die op een persoon zou wegen niet omdat deze een fout beging, maar omdat er van zijn handelen of vanuit zijn bezittingen een risico uitging dat tot schade kon leiden. De theorie werd op het einde van de negentiende eeuw voor het eerst geformuleerd in Frankrijk door Josserand en Saleilles in verband met arbeidsongevallen.<sup>55</sup> Bij ongelukken op het werk moest de werkman voor de rechter de fout van de patroon kunnen aantonen.

Cette situation était inique ; il répugne à notre sentiment de la justice que le patron, enrichi par le travail de son ouvrier, puisse se désintéresser de l'accident causé par ce travail même, et abandonner à leur sort la victime ou ses héritiers.<sup>56</sup>

De nieuwe benadering werd in de wetgeving het eerst toegepast in de Arbeidsongevallenwet, in België in 1903.<sup>57</sup> Maar de theorie was aantrekkelijk voor toepassingen op allerlei vlakken. Zo merkte Edmond Picard op in de Senaat op 15 maart 1907, bij de verdediging van de *Loi sur la recherche de la paternité*, dat wanneer een man veroordeeld werd tot het betalen van vergoedingen ook als zijn vaderschap niet volledig was vastgesteld, dat dit een nieuw voorbeeld was van verantwoordelijkheid zonder fout, *le Risque du concubinat*.<sup>58</sup>

Het rapport Braun begon traditiegetrouw met een lofrede van de automobiël, maar stelde dat de snelheid van de nieuwe tuigen een probleem opriep. De aard van het probleem werd uitdrukkelijk als sociaal beoordeeld: “Un antagonisme d'intérêts et d'activités, parvenu à l'état aigu en certaines régions, a donc surgi entre deux groupes d'êtres humains.”<sup>59</sup> Het was geen uitsluitend Belgisch probleem, er waren vele landen waar men op dat ogenblik aan een gelijkaardige wetgeving aan het werken was: Duitsland, Zwitserland, Frankrijk, Oostenrijk, etc. Braun somde de maatregelen op die telkens weer terugkeerden in de diverse voorstellen: rijbewijzen en intrekking ervan, snelheidslimieten, nummerplaten, aangifteplicht bij ongevallen, etc. De grootste bezwaren in de Senaatscommissie waren er tegen een snelheidsbeperking. Het gevoel leefde dat de nieuwe vervoerswijze hiermee in het hart werd getroffen, dat haar bestaansreden zelf in het gedrang kwam. Braun wees ook de automatische snelheidsbegrenzer af die door Hanrez was aangeraden, na een negatief advies van de Automobile Club. Het vluchtmisdrijf daarentegen kreeg algemene morele afkeuring, al vond de commissie niet dat dit als een afzonderlijk misdrijf in de strafwetgeving moest opgenomen worden, het volstond om dit te voorzien als een van de gevallen waarbij het rijbewijs kon ingetrokken worden. Datgene wat het publiek het meest na aan het hart lag: hoe kon het slachtoffer na een automobiëlongeval billijk vergoed worden?<sup>60</sup> De kern van de kwestie, volgens het rapport Braun, was het opheffen van het onevenwicht tussen de twee partijen die

<sup>55</sup> Louis Josserand, *De la responsabilité du fait des choses inanimées*, Parijs, 1897, Raymond Saleilles, *Les accidents de travail et la responsabilité civile*, Parijs, 1897.

<sup>56</sup> Joseph De Decker, *La responsabilité civile, la théorie du risque et les accidents d'automobiles*, Brussel, 1911, p. 2.

<sup>57</sup> Jo Deferme, *Uit de ketens van de vrijheid. Het debat over de sociale wetgeving in België, 1886-1914*, Leuven, 2007, p. 277-310.

<sup>58</sup> De Decker, *La responsabilité civile*, p. 5.

<sup>59</sup> *Parlementaire Stukken Senaat*, 9/4/1908, nr. 87, p. 144.

<sup>60</sup> *Parlementaire Stukken Senaat*, 9/4/1908, nr. 87, p. 147. Althans volgens het rapport Braun, men zou geneigd zijn om te denken dat niet onvergeerd worden wellicht een nog grotere bekommernis was van het publiek.

tegenover elkaar stonden, de sterke automobilist tegen de zwakke voetganger. Er moest vermeden worden dat de arme klasse het in een rechtszaak direct tegen de rijke klasse zou moeten opnemen, door een systeem te creëren dat automatisch genoegdoening aan het slachtoffer gaf. Braun legde een direct verband met de wet op de arbeidsongevallen, en stelde dat het *droit de l'automobilisme* de tweede zegevierende toepassing van de risicotheorie zou worden. Immers, de doden die het automobilisme met zich meebracht waren geen kwestie van persoonlijke fouten, maar een natuurlijke prijs die voor de vooruitgang moest betaald worden.

Mais nous plaçant au point de vue de la sauvegarde sociale, nous devons observer aussi que la machine se paie, se paie elle-même et se paie volontiers en nature. Divinité aussi cruelle que le Moloch antique, elle ne concède à l'homme ses faveurs et ne lui délègue sa puissance que contre la levée d'une dime proportionnelle de sacrifices humains. Son culte est un culte sanglant. Les statistiques nous rendent sur ce point un poignant témoignage: l'accident est en fonction de l'invention mécanique. L'emploi des machines est soumis à un marchandage horrible: tant ou tant d'êtres vivants immolés; c'est le tarif inexorable de chacun de ses progrès! Devant la constance et la généralité de ce fait, s'effacent toutes les vaines et misérables distinctions de personnalité et de faute: l'accident de mécanique ou d'industrie a pour caractère essentiel d'être fatal et d'être anonyme. Il se confond avec la notion d'une tare immense, d'un fatum universel qui pèserait comme la loi commune ou mieux comme la condition naturelle sur toute mise en œuvre de forces élémentaires dans une application mécanique. Tel est le risque de mécanique.<sup>61</sup>

Het door de Senaatscommissie voorgestelde nieuwe *Ontwerp van wet op het gebruik van motorrijtuigen* (*Proposition de loi sur l'automobilisme*) bevatte vier luiken, over respectievelijk het rijbewijs, de aansprakelijkheid, de verplichte verzekering en het strafregister voor automobilisten.<sup>62</sup> Het wetsvoorstel maakte het recht om een automobiel te besturen afhankelijk van het bezit van een door de overheid uit te reiken rijbewijs. De details van de voorwaarden om een rijbewijs te verkrijgen zouden later in koninklijke besluiten worden vastgelegd, maar het voorstel voorzag al uitdrukkelijk dat er voorwaarden van leeftijd, moraliteit of bekwaamheid konden gesteld worden, en dat personen konden uitgesloten worden *wegens hun vroeger levensgedrag of hun ziekelijke lichaamsgestel* (artikel 1). Dit rijbewijs kon door de rechtbank ingetrokken worden bij verkeersovertredingen voor een duur die afhankelijk was van de ernst van de overtreding, maar die in het ergste geval levenslang kon zijn. Het voorstel bevatte ook de regeling van het vluchtmisdrijf uit het Franse voorstel Colin: wie een ongeval veroorzaakte moest hiervan binnen de 24 uur aangifte doen, op straffe van verlies van het rijbewijs.

Inzake de burgerlijke aansprakelijkheid nam het rapport Braun de bepalingen van het voorstel Magnette over: omkering van de bewijslast, het slachtoffer moest geen fout bewijzen, de fout werd verondersteld bij de automobilist te liggen, tenzij deze overmacht of een fout bij het slachtoffer kon bewijzen. Dit was in de ogen van Braun de toepassing van de risicotheorie. Maar hij voegde hier een belangrijke beperking aan toe: met deze procedure konden enkel schadevergoedingen uitgekeerd worden tot een maximum van dertigduizend

<sup>61</sup> *Parlementaire Stukken Senaat*, 9/4/1908, nr. 87, p. 149.

<sup>62</sup> *Parlementaire Stukken Senaat*, 9/4/1908, nr. 87, p. 157-9.

frank. Wie een hogere schadevergoeding wilde moest zich tot het gewone recht wenden en dus alsnog de fout van de automobilist bewijzen. De Automobilmewet schafte de aansprakelijkheidsbepalingen in het Burgerlijk Wetboek immers niet af, maar voegde er iets aan toe, een toegankelijker procedure voor wie met het klassieke recht in de kou bleef staan.

Een derde belangrijke vernieuwing die door de Senaatscommissie werd voorgesteld was de verplichte verzekering voor automobilisten. Elke automobiel moest verzekerd zijn voor ten minste dertigduizend frank bij een erkende verzekeringsmaatschappij. Daarbij werd het belangrijke principe geformuleerd dat de verzekeringsmaatschappij zich in geen geval kon onttrekken van betaling aan het slachtoffer. Anderzijds moest de verzekeringsmaatschappij steeds de schadevergoeding kunnen terugvragen van de automobilist indien deze veroordeeld werd voor een overtreding van het verkeersreglement. Aldus werd een krachtig financieel drukmiddel in het leven geroepen om de automobilisten te motiveren om de verkeersregels na te leven. Ten slotte voorzag het rapport Braun de oprichting van een *dienst van het strafregister der bestuurders van motorrijtuigen* bij het ministerie, waar de rechtbanken verplicht elke intrekking van een rijbewijs moesten melden. Zodoende kon de overheid recidivisme vaststellen, de doodrijders identificeren en ertegen optreden. Uiteraard golden deze bepalingen niet enkel voor automobielen in de enge zin van personenwagens, maar ook voor motorfietsen en camions.

Het rapport Braun presenteerde tevens een breed overzicht van wetgevende initiatieven rond de aansprakelijkheid van automobilisten in een aantal landen. De Motor Act van 1903 van Groot-Brittannië stelde in zijn eerste artikel dat onvoorzichtig rijden een misdrijf was, en verplichtte automobilisten om te stoppen wanneer zich een ongeval voorgedaan had. Bovendien bestond er jurisprudentie die stelde dat een automobilist onderweg voortdurend bedacht moest zijn op gevaar en steeds in staat om te remmen en een ongeluk te voorkomen. Met andere woorden, een ongeluk was altijd het gevolg van een onvermogen van de automobilist, wat erg dicht in de buurt kwam van het vermoeden van schuld zoals het in het voorstel Magnette was geformuleerd. Ook in de Scandinavische landen, Denemarken, Noorwegen en Zweden, bestonden reeds bepalingen die de aansprakelijkheid bij ongevallen bij de automobieleigenaars legden.<sup>63</sup>

In Frankrijk bestond er een situatie die sterk geleek op de Belgische. Sinds 1901 waren een groot aantal voorstellen neergelegd in het parlement, gericht op het beteugelen van wangedrag door automobilisten en het voorkomen van automobielongevallen. De twee belangrijkste waren enerzijds het reeds hoger aangehaalde wetsvoorstel van Colin uit 1907 dat de aansprakelijkheid bij de automobilisten legde en een compensatiekas voor slachtoffers voorzag, anderzijds de reactie van de regering hierop, die op 12 maart 1908 een wetsontwerp neerlegde waarin geopteerd werd voor een strategie van intrekbare rijbewijzen. Het voorstel

<sup>63</sup> *Parlementaire Stukken Senaat*, 9/4/1908, nr. 87, p. 166-7.

Colin was intussen reeds door de Franse regering voorgelegd aan de lokale besturen, die het met grote meerderheid hadden afgewezen.<sup>64</sup>

In Zwitserland was reeds geruime tijd een parlementaire strijd bezig rond de aansprakelijkheid van de automobilisten, voornamelijk door het baanbrekende werk van professor Friedrich Meili, van het instituut voor internationaal recht van Zürich. Een eerste voorstel was in 1904-1905 slechts op het nippertje kunnen afgewend worden, onder meer door het bitse verzet van de Automobile Club Suisse. In 1907 was een nieuw voorstel uitgewerkt door Meili. In Duitsland werd vanaf 1902 door juristen een aantal maatregelen in verband met de aansprakelijkheid van de automobilisten uitgewerkt, dat in 1904 als een eerste voorstel aan de Reichstag werd voorgelegd. Na de verkiezingen van 1906 was het nietig geworden, maar op het moment dat het rapport Braun verscheen werd een nieuw voorstel voorbereid. Oostenrijk bevond zich in een gelijkaardige situatie als Zwitserland en Duitsland: een wetsontwerp was in 1904 neergelegd en begin 1907 aanvaard door de Kamer, maar nadien gewijzigd en opnieuw doorgestuurd door de Senaat. De parlementaire behandeling was nog bezig begin 1908.<sup>65</sup>

Hoewel de maatregelen in het rapport Braun heel wat gematigder waren dan deze in de voorstellen Hanrez en Magnette, stonden de automobilistenorganisaties niet bepaald te juichen langs de kant. De reactie was minder heftig dan bij de twee vorige voorstellen, maar de houding bleef sterk afwijzend. Dat bleek al uit de antwoorden die door de commissie Rolin van de Automobile Club werden geformuleerd op de zeventien voorafgaande vragen in het rapport Braun. Vrijwel alle nieuwe maatregelen werden afgewezen, steeds werd gesteld dat het bestaande recht volstond: geen verplichte verzekering of centrale compensatiekas voor de slachtoffers, en evenmin dubbele schadevergoeding. Het vluchtmisdrijf moest niet gelden als een bijzonder misdrijf maar als een verzwarende omstandigheid. Wel mochten sommige straffen best omhoog: een lafaard die iemand omver reed zodanig dat deze voor de rest van zijn of haar leven werkonbekwaam was, en dan wegvluchtte en zijn slachtoffer voor dood op de weg achterliet, kon volgens het Strafwetboek slechts een maximumstraf van twee maanden en een boete krijgen. Volgens de commissie van de automobielfclub mocht dat best wel het dubbele zijn ... De commissie Rolin wees eveneens de risictheorie en al haar toepassingen zoals het vermoeden van schuld of de omkering van de bewijslast resoluut af: een automobilist die geen enkele fout had begaan was niet verantwoordelijk en kon geen aansprakelijkheid opgelegd worden. Wel moest er dringend een misdrijf gemaakt worden van chauffeurs-knechten die gingen spelerijden met de automobiel van hun meester en schade veroorzaakten, volgens de Automobile Club de meest voorkomende oorzaak van ongevallen. De automobilisten moesten in staat gesteld worden om hun belangen te verdedigen

<sup>64</sup> *Parlementaire Stukken Senaat*, 9/4/1908, nr. 87, p. 172-3.

<sup>65</sup> *Parlementaire Stukken Senaat*, 9/4/1908, nr. 87, p. 173-7.



tegen hun eigen ondergeschikten. De commissie was ook voorstander van een door de overheid uit te reiken rijbewijs, dat ingetrokken zou kunnen worden in geval van misbruiken, en parallel hieraan de mogelijkheid voor rechtbanken om onvoorzichtige automobilisten voor een bepaalde periode het recht te ontfemen tot het besturen van een automobiel.<sup>66</sup> In maart 1908 bracht de commissie Rolin een bezoek aan senator Braun, om hun antwoorden op de vragen te overhandigen en te trachten hem van hun standpunten te overtuigen. Braun kondigde echter aan dat hij van plan was om de omkering van de bewijslast voor te stellen.<sup>67</sup>

Ook Jules Hansez van de Moto Club volhardde in zijn afwijzende houding. Op 30 januari 1908 maakte hij in *Le Véloce* gewag van het gerucht dat een zekere Braun, *un sénateur tres actif*, in de Senaatscommissie voor justitie was aangesteld als verslaggever voor de bespreking van de voorstellen Hanrez en Magnette en de samenvoeging hiervan tot een gedeeltelijk nieuw voorstel. Meteen startte Hansez een perscampagne: vier maanden lang verscheen om de haverklap ellenlange artikels waarin de maatregelen in het rapport Braun tot op het bot werden ontleed en steevast verworpen. Enkel het rijbewijs en de aangifteplicht na ongevallen, om vluchtmisdrijf tegen te gaan, konden in zijn ogen genade vinden. Hansez riep reeds in maart 1908 alle automobilistenorganisaties op om te protesteren tegen het aangekondigde rapport Braun. Toen dat rapport begin april verscheen bleek het dan toch wat beter mee te vallen dan verwacht. Hansez, in een gezamenlijk artikel met de secretaris van de Automobiel Club Paul d'Aoust, prees de onpartijdigheid van senator Braun die *à peine un peu d'hostilité* had laten merken in zijn besluiten. De auteurs putten daarna gretig uit het omvangrijke cijfermateriaal in bijlage bij het rapport, aldus nogmaals demonstrerend dat men met statistieken alles kon bewijzen, zelfs dat het de eigen schuld was van de voetgangers dat ze werden doodgereden.<sup>68</sup>

Begin mei 1908 nam de Automobile Club de Hainaut het initiatief om in een dagorde te protesteren tegen het voorstel Braun. De club wees de toepassing van de risicotheorie resoluut af, stelde dat dit het einde zou betekenen van de Belgische automobiellndustrie en van het automobiellgebruik in het algemeen in België, en dat er geen behoefte was aan nieuwe maatregelen tegen wat uiteindelijk slechts een onooglijke minderheid onder de automobilisten was. De Automobile Club de Hainaut kon echter wel de bepalingen rond het rijbewijs aanvaarden, en eveneens de verplichte verzekering, zij het in vereenvoudigde vorm. De Henegouwse club riep de Automobile Club de Belgique op om in het hele land een brede protestbeweging te organiseren. De Chambre Syndicale de l'Automobile schaarde zich eveneens achter deze dagorde.<sup>69</sup>

<sup>66</sup> *L'Automobilisme devant le Sénat*, Brussel, 1908, p. 2-5

<sup>67</sup> *Automobile-Véloce*, 12/3/1908, p. 254.

<sup>68</sup> *Automobile-Véloce*, 30/1/1908, p. 109-10, 12/3/1908, p. 254-5, 9/4/1908, p. 354-5, 23/4/1908, p. 410-2, 30/4/1908, p. 437-9, 7/5/1908, p. 466-8, 14/5/1908, p. 517-8 en 7/5/1908, p. 469-70.

<sup>69</sup> *Automobile-Véloce*, 7/5/1908, p. 466.

Op 2 mei 1908 stond de bespreking van het rapport Braun op de agenda van de algemene vergadering van de Fédération des Avocats. Het beloofde een interessante gedachtenwisseling te worden, want op de sprekerslijst stonden Braun zelf, Magnette, Hansez van de Moto Club, en d'Aoust van de Automobile Club. Helaas ontbrak de tijd. Maar de bijdrage van Paul d'Aoust was intussen verschenen in de *Gazette des Tribunaux*. Daarin werd een nieuw tegenargument ontwikkeld, een weggebruiker die tot nog toe volkomen over het hoofd was gezien in de hele discussie was de motorrijder.

Humble et toujours courbé, il s'en va par les routes poursuivi par les chiens, conspué par les gens, renié par l'automobiliste qui le dédaigne, jalouse par le cycliste, qu'il méprise. Nul n'a jamais eu pitié de lui ; toutes les tracasseries que l'administration inflige aux automobilistes lui sont généreusement octroyées, et pourtant, comme tous les usagers et riverains de la route, il subit la poussière et les dangers de l'automobilisme, chassé de la voie cyclable, c'est à peine s'il a le droit de rouler ailleurs que dans le fossé.<sup>70</sup>

Het was een argument dat het potentieel had om pijn te doen. De argumenten tegen het gevaar van het automobilisme gingen meestal niet op voor de motorrijders, zo stond het bij een botsing tussen een voetganger en een snelrijdende motorrijder zeker niet vast dat de laatste er het minst slecht zou vanaf komen. Maar de motorrijder werd wel aan dezelfde regels onderworpen als de automobilist. Bovendien was de gemiddelde motorrijder veel minder rijk dan zijn collega op vier wielen, dus het argument van de rijkaards die het leven van de arme boertjes kwamen vergallen ging veel minder op. Er reden in 1908 in België evenveel moto's rond als automobielen. Toch zou d'Aoust zijn slag niet thuishalen, de motorrijders kwamen in het vervolg van het debat niet meer voor.

De Touring Club bleef ditmaal enigszins afzijdig en reageerde pas midden mei 1908 voor het eerst. De juridische kwaliteiten en de ijver van senator Braun werden erkend. Het gekende standpunt werd herhaald: geen uitzonderingswetgeving voor het automobilisme, het gemene recht volstond. Volgens de Touring Club was de kwestie langzaam maar zeker gedateerd aan het worden. Ten tijde van het eerste voorstel van Hanrez in 1905 werd het automobilisme nog algemeen als een sport beschouwd, maar nu in 1908 was dat enigszins veranderd. Er werd nu met de automobiel gereden uit noodzaak, omdat het een gemakkelijke, snelle en handige wijze van voortbewegen was. Het bewijs hiervoor was elke dag op de wegen te zien: daar waar enige jaren daarvoor nog bijna alle automobielen open modellen waren geweest, opdat de in zware kostuums ingesnoerde inzittenden niets van de snelheidsbeleving zouden missen, zag men in 1908 in meerderheid gesloten modellen rondrijden, met inzittenden die beschermd tegen weer en wind alledaagse kleding konden dragen. Nu het automobielgebruik genormaliseerd was, was het nog enkel een kwestie van tijd voor de maatschappij eraan zou wennen.

<sup>70</sup> *Automobile-Vélocité*, 7/5/1908, p. 468.

Nos frères inférieurs, les animaux, les chiens ont fait leur éducation aussi ... Dans le grand tohu-bohu moderne, chaque élément finit par prendre sa place, par se caser, par s'accommoder à ce qui se produit de nouveau.<sup>71</sup>

Van alle automobilistenorganisaties ging de Touring Club het verst in het afwijzen van maatregelen tegen automobielongevallen. Opnieuw sprak de club zich uit tegen het rijbewijs dat door de Automobile Club was voorgesteld. Een enkele zwarte rookpluim uit de uitlaat ergens op het platteland, en een strenge rechter zou al een rijverbod kunnen opleggen! En ook de toeristenclub kon er niet aan weerstaan om in de grote ton met cijfers in de bijlagen van het rapport Braun te grabbelen en overtuigend te bewijzen dat automobielen de minst gevaarlijke van alle voertuigen waren.

Na mei 1908 gebeurde er nog maar weinig. Het rapport Braun werd voor het einde van het parlementaire jaar niet meer in behandeling genomen. Ook na het begin van de volgende Senaatszitting leek de regering niet geneigd de kwestie op de agenda te zetten. Op 23 december 1908 vroeg Charles Magnette om de agendering van de wetsvoorstellen en hun rapport.<sup>72</sup> Geen reactie. Twee maanden later, op 26 februari 1909, opnieuw een vraag tot agendering. Minister Helleputte zag het ongeduld toenemen, en vroeg expliciet aan de Senaat om de bespreking van de Automobilmewet uit te stellen, en te wachten tot de regering klaar was met een eigen wetsontwerp dat diverse van de maatregelen in het rapport Braun zou overnemen. Maar het was duidelijk dat de Senaat ditmaal wel zou agenderen.<sup>73</sup> Alexandre Braun toog nogmaals aan het werk en schreef een aanvullend rapport. Immers, in het jaar dat verlopen was sinds het oorspronkelijke rapport Braun waren in Duitsland en Oostenrijk de debatten rond de hoger aangehaalde ontwerpen in wetten uitgemond, en was er in Frankrijk in juli 1908 een wet op het vluchtmisdrijf verschenen.<sup>74</sup> De bal was nu aan het rollen, en de regering die de bespreking had willen vermijden moest nu van tactiek veranderen. Reeds in maart 1908 deed de minister mee een eerste amendement te zullen indienen, een poging om de bepalingen rond het vluchtmisdrijf uit de Franse wet van juli 1908 aan het ontwerp Braun toe te voegen.<sup>75</sup> Het werd het begin van een amendementenveldslag.

Op 2 juni 1909 was het dan zover. Drie en een half jaar nadat Prosper Hanrez zijn wetsvoorstel had neergelegd begon de Senaat eindelijk aan de discussie over de aansprakelijkheid van de automobilisten en andere maatregelen tegen de automobielongevallen. De vergadering wijdde niet minder dan acht zittingsdagen aan het debat in juni, en hernam de discussie nog maar eens bij de tweede stemming op 13 juli 1909, het langste en diepstgravende

<sup>71</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 15/5/1908, p. 210.

<sup>72</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 23/12/1908, p. 101.

<sup>73</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 26/2/1909, p. 152-3.

<sup>74</sup> *Parlementaire Stukken Senaat*, 1908-1909, nr. 61, p. 29-31. Oostenrijk, wet van 9 augustus 1908 op de aansprakelijkheid bij schade veroorzaakt door automobielen. Duitsland, 3 mei 1909, Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, nog niet uitgevaardigd maar reeds gestemd in het parlement op het ogenblik waarop het aanvullend rapport werd geschreven. Frankrijk, Loi du 20 juillet 1908 établissant, en cas d'accident, la responsabilité des conducteurs de véhicules de tout ordre.

<sup>75</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 30/4/1909, p. 183, *Automobile-Aviation*, 4/3/1909, p. 202-3.

debat dat in België ooit is gevoerd rond de automobilisering. Toch hadden de regering en de automobilistenorganisaties al die tijd weinig reden om zich zorgen te maken. De complexiteit van de juridische risictheorie waarvan de rapporteur een zo enthousiaste aanhanger was, en de uiteenlopende toepassingen ervan in de verschillende voorstellen zorgden voor zo vele juridische weerhaakjes dat het debat ontaardde in een legalistische strijd waarin de proponenten meer met elkaar in de clinch gingen over zaken als het statuut van de *cas fortuit* dan dat er eigenlijk op anti-automobiele maatregelen werd gebroed. Het anti-automobiele front in een Senaat die in meerderheid uit automobielbezitters bestond bleek duidelijk minder solide dan de indieners van de voorstellen hadden gehoopt. Weliswaar haalde het commissievoorstel het in de eindstemming, maar tegen dan was het zo zwaar geamendeerd dat de scherpste anti-automobiele angelen eruit verdwenen waren.

De eerste dagen van het parlamentsdebat kwamen de voorstanders van de voorstellen aan het woord. Jules Vandenpeereboom beet de spits af. Hij begon met geruststellende woorden: zelf was hij voorstander van de automobiel, een tuig dat belangrijke diensten verleende en niet langer een louter luxeartikel was voor enkele rijkkaards, en een industrie vertegenwoordigde van negentien fabrieken in België die talrijke, goedverdienende arbeiders tewerkstelden (waarmee uitdrukkelijk werd gehengeld naar de steun van de socialistische fractie). Hij had op voorhand gepraat met de mensen van de Automobile Club, en geprobeerd hen te kalmeren met het argument dat de Senaat de scherpste bepalingen van het voorstel nog wel zou afzwakken. Toch waren er nu eenmaal te veel ongelukken door de te grote snelheid van de voertuigen en de onvoorzichtigheid en onervarenheid van de bestuurders. Daarom waren er maatregelen nodig, met name een strengere toepassing van de snelheidsbeperkingen in het verkeersreglement, en de goedkeuring van het voorliggende wetsvoorstel. Weliswaar kantte Vandenpeereboom zich tegen de dubbele schadevergoeding en eveneens tegen de plafonnering van de schadevergoeding op dertigduizend frank.<sup>76</sup>

Monseigneur Eugène Keesen, ondertekenaar van beide voorstellen van Hanrez en Magnette, sloot zich hierbij aan. Hij verklaarde een groot voorstander te zijn van automobielen, maar hij kon er zich helaas geen veroorloven, wat hij beweerde diep te betreuren. Hij voorspelde dat arbeiders in de toekomst samen automobielen zouden gaan delen en zo in de buitenwijken zouden kunnen gaan wonen, ver weg van de verpeste stadscentra. Keesen gaf een visionaire beschrijving van de toekomst van de automobiel: "La génération qui viendra après nous ne comprendra pas qu'un peuple puisse vivre et prospérer sans automobiles." Hij positioneerde zich voorzichtig tussen enerzijds de *chauvins du sport* en de *chauffards insatiables de la vitesse*, en anderzijds *les vieux de la vieille*, de al te conservatieve tegenstanders van het moderne verkeer. De allure van onze wegen was nu eenmaal veranderd, voetgangers konden zich niet langer permitteren om de krant te lezen midden op de weg, en zouden

<sup>76</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 2/6/1909, p. 188-9.

moeten leren de trottoirs en de bermen te gebruiken. Maar nu bleven slachtoffers van automobielongevallen negen keer op tien in de kou staan. De risicetheorie, al eerder toegepast bij de arbeidsongevallen en het vaderschapsonderzoek, was een goede oplossing, automobielongevallen waren nu eenmaal vaak ongelukken waar niemand echt kon aan doen. De prelaat zette vervolgens een theologische legitimatie van de automobiel uiteen. Belangrijk aan de automobiel was dat deze tijdbesparend was. Het was de taak van de goede christen om de eeuwigheid te kopen met aardse tijd, en de automobiel kon helpen om de tijd op aarde zo intens mogelijk te gebruiken. Bovendien kon de automobiel ook helpen om in Congo sneller de evangelische beschaving te brengen.<sup>77</sup>

De volgende dag nam de vader van het belangrijkste voorstel, Charles Magnette, het woord. Magnette bracht hulde aan het rapport Braun, en ontkende ten stelligste dat hij de ondergang van de automobiellndustrie wenste. Hij weerlegde de veel gehoorde klacht van de automobilisten dat ze buiten het gewone recht werden geplaatst: “Nous ne vous y mettons pas, vous y êtes!” Het automobielgebruik creëerde nu eenmaal een nieuwe, onvoorzien en gevaarlijke situatie. Automobilisten waren daarbij verantwoordelijk voor hun wagens, zoals ouders voor hun kinderen, onderwijzers voor hun schoolkinderen, en meesters voor hun dienstpersoneel. Magnette wees dan ook het bestaande burgerlijk recht af dat het slachtoffer dwong om de fout van de dader te bewijzen: als er schade was toegebracht, was het de schadetoebrenger die moest bewijzen dat hij of zij niet verantwoordelijk was. Ook vroeg hij om een bijzondere wegenspolitie op te richten, maar de eis tot dubbele schadevergoeding liet hij vallen nu er sancties zoals het intrekken van het rijbewijs op tafel lagen. Tot slot richtte Magnette zich tot zijn collega's, tot een Senaat waarin driekwart van de zetelende senatoren over een automobiel beschikte! Hijzelf behoorde tot de minderheid van vijftien à twintig Senaatsleden die geen automobiel had en deed een beroep op de *bon sens* van zijn medesenatoren. Na Magnette nam de socialistische senator Armand Libiouille, medeondertekenaar van het voorstel Hanrez, het woord. Hij beperkte zich evenwel tot een lange juridische uiteenzetting over de voorgestelde maatregelen.<sup>78</sup>

Op 4 juni 1909 namen dan de tegenstanders van de voorgestelde maatregelen het woord. Verrassend was de inbreng van de katholieke senator burggraaf Paul Berryer, 41 jaar en pas sinds een jaar in de Senaat, maar op weg om een politiek zwaargewicht te worden: het jaar erna trad hij toe tot de regering als minister van Binnenlandse Zaken. Niet dat Berryer een aanhanger was van het automobilisme, maar als Luikenaar kon hij deze bedreiging van de belangen van de automobiellndustrie moeilijk laten passeren. Hij dreef de spot met de minister die naar verluidt vond dat het wetsvoorstel te laat kwam, de automobielen waren immers geperfectioneerd, de chauffeurs goed opgeleid, en de voetgangers waren het

<sup>77</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 2/6/1909, p. 190-2.

<sup>78</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 3/6/1909, p. 195-9 (Magnette) en 199-205 (Libiouille).

gewend geraakt om omvergereden te worden. Daartegenover gaf Berryer het voorbeeld van twee kinderen in Luik die recentelijk door een automobiel tegen een muur verpletterd waren, en beschreef de terreur op de wegen die voetgangers moesten ondergaan.

On marche à la file indienne en prenant le moins de place possible. Dès que l'automobile a fait retentir son avertissement le plus lointaine, toute conversation cesse, on a soin de disposer sa femme et ses enfants sur l'accotement ou dans le fossé de la route, les plus agiles vont sur les talus. L'automobile arrive, elle passe triomphante, ne provoquant aucune espèce d'accident... Eh, merci, elle n'avait personne à mettre sous la dent.<sup>79</sup>

Hij wees de toepassing van de risicotheorie af bij automobielongevallen. Er was een fundamenteel verschil met arbeidsongevallen. Bij arbeidsongevallen kon de patroon het risico nog min of meer inschatten door goede of slechte arbeiders aan te nemen of af te danken, met als hefboom het loon. Maar de automobilist had geen enkele manier om de andere weggebruiker die hij zou ontmoeten in te schatten. Berryer schoof een alternatief naar voren: de juridische gelijkenschakeling van de automobiel met het paard. Artikel 1385 van het Burgerlijk Wetboek behandelde reeds de schade door paarden veroorzaakt op de weg. Als de automobiel een slachtoffer maakte, dan zou de eigenaar dat moeten vergoeden, zoals ook wanneer een paard schrok en iemand beet of trapte de eigenaar van dat paard een vergoeding moest betalen. Tenzij in het laatste geval, volgens artikel 1385, de eigenaar kon bewijzen dat het slachtoffer of iemand anders een fout had begaan. Dat kwam volgens Berryer neer om de omkering van de bewijslast, hetgeen het nieuwe wetsvoorstel overbodig maakte.

Na hem kwam de liberale senator Alfred Magis aan de beurt, zelf een automobilist ("je roule comme un père de famille"). Magis verdedigde de automobilisten, stelde dat de meeste ongevallen veroorzaakt werden doordat karren en koetsen de verkeersregels niet naleefden, en aanvaardde niet dat de verantwoordelijkheid voor ongelukken eenzijdig bij de automobilisten werd gelegd. Volgens het rapport Braun kon het slachtoffer kiezen: genieten van een schadevergoeding zonder een fout te bewijzen, maar beperkt tot maximum dertigduizend frank (rapport Braun), of procederen en een fout aantonen, maar dan zonder een limiet op de schadevergoeding (artikel 1382 Burgerlijk Wetboek). Magis beweerde dat dit aanleiding zou geven tot chantagepraktijken. Slachtoffers zouden tegen de automobilist zeggen: "Geef mij direct dertigduizend frank of ik laat enkele vrienden getuigen dat het jouw fout is en dan kost het je een veelvoud voor de rechtbank."<sup>80</sup>

Omdat de voorstellen veeleer betrekking hadden op het strafrecht dan op het verkeersreglement, was het niet de minister van Landbouw of van Openbare Werken, maar minister van Justitie Léon de Lantsheere die namens de regering het woord voerde. De minister was, zoals verwacht, erg afwijzend. Hij erkende dat de snelheid van de automobielen hinderlijk was, maar de automobilisten waren intussen geen snelheidsduivels meer en de voetgangers waren nu al beter opgevoed.

<sup>79</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 4/6/1909, p. 207.

<sup>80</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 4/6/1909, p. 206-10 (Berryer) en 210-212 (Magis).

[À] l'origine l'automobilisme était nécessairement un sport. La raison en est simple: l'automobile était alors un outil dangereux et peu perfectionné en même temps qu'un véhicule de très grande vitesse, et ceux-là seuls qui étaient des hommes de sport, c'est-à-dire des amateurs du péril et de la vitesse osaient s'en servir. Ils faisaient tout naturellement de la vitesse, parce que c'était la matière même du plaisir qu'ils recherchaient.<sup>81</sup>

De minister was het eens met de stelling van Magis dat voermannen en koetsiers dringend moesten leren de verkeersregels te erkennen. Hij vertelde een anecdoten van een kantonnier die elke automobiel een proces aan zijn broek deed, aan exact dezelfde snelheid op dezelfde plaats, tot op een keer twintig gedupeerden tegelijk voor de rechter verschenen en identieke proces-verbalen bleken te hebben. De minister vond ook dat statistisch niet kon bewezen worden dat automobielen gevaarlijk waren. Tegelijk benadrukte hij het belang van de automobiellandbouw voor het land. Voor de regering was aanvaardbaar: de invoering van een intrekbaar rijbewijs en van het vluchtmisdrijf als bijzonder misdrijf. Verder ook de confiscatie van het voertuig bij vluchtmisdrijf, en een bijkomende straf voor een onleesbare nummerplaat. Minister de Lantsheere pleitte eveneens, geheel in lijn met het programma van de automobiellandclubs, voor een verzwarende omstandigheid in het geval van een chauffeur die zonder toelating van zijn meester was gaan spelen met de automobiel. Andere maatregelen waren overbodig, de bestaande wetgeving volstond. De risicetheorie toepassen op automobiellandverkeer was veel te verregaand. Er waren te veel elementen in het verkeer die konden bijdragen tot het ontstaan van schade om eenzijdig en veralgemeend de verantwoordelijkheid aan één partij toe te wijzen, dit zou een reeks onrechtvaardigheden doen ontstaan. Wat het paard van Berryer betrof: artikel 1385 gold enkel indien het paard zonder bewaking was, bij aanwezigheid van de begeleider was deze altijd verantwoordelijk. Een paard had een eigen karakter, vandaar dit artikel. Een automobiel daarentegen stond gewoon stil, en als hij bijvoorbeeld van een helling afbolde, dan was dat nog altijd een fout van de bestuurder die de rem was vergeten en niet van de automobiel.<sup>82</sup>

Daar was rapporteur Alexandre Braun uiteraard niet mee gediend. In een bijzonder langdurige redevoering verdedigde hij met vuur de voorstellen van de Senaatscommissie. Er moest nu eenmaal iets gebeuren. Braun haalde *La Gazette* aan:

Le piéton doit être sur un perpétuel qui-vive. Il doit, avant de traverser le pavé qui paraît libre, calculer le danger qui peut y surgir brusquement avec ou sans le couin couin obligé. Il y a des carrefours qu'il n'est jamais sûr de franchir en sécurité. Il lui est interdit de s'abandonner à cette méditation, à ces réflexions qui accompagnent si bien la marche. Il faut qu'il ait toujours présent à l'esprit le danger qui le menace.

Ce n'est pas seulement dans les rues des villes que la perpétuelle prudence s'impose. A la campagne, sur les routes les plus désertes, sur celles qui invitent le plus à l'abandon, elle est plus nécessaire encore. Là, le terrible auto passe plus rapide, plus impitoyable encore que dans l'encombrement des cités. Il se démasque brusquement à la coupée d'un chemin de traverse, derrière un bouquet d'arbres, au coude d'une chaussée. Et c'est la mort qui passe pour les distraits, les infirmes et les poètes.<sup>83</sup>

<sup>81</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 4/6/1909, p. 213.

<sup>82</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 4/6/1909, p. 212-216 en 8/6, p. 217-223.

<sup>83</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 8/6/1909, p. 224.

Braun verwees naar een recente gerechtelijke uitspraak die stelde dat het trottoir voor de voetgangers was voorbestemd, *leur domaine exclusif incontesté*. Als ze zich op de baan waagden dan moesten ze zelf maar voor hun veiligheid instaan, en ervoor zorgen dat ze niet in botsing kwamen met ongeacht welk voertuig, *dont la chaussée est la voie propre*. Maar Braun stelde dat dit niet klopte, dat er geen wettelijke tekst bestond die dit ondersteunde. Hoe zou het ook, als een automobilist een voerman en een voetganger tegelijk aanreed, zou hij dan enkel de eerste moeten vergoeden en de voetganger niet, omdat deze zich niet op zijn plaats bevond? Over het alternatief van Berryer, de automobiël gelijkschakelen met het paard volgens artikel 1385, gaf Braun te kennen dat hij dit wel wilde steunen, maar dat het onvolgende was. Het verschil was echter wel heel subtiel, zonder al te veel in detail te gaan kwam het erop neer dat bij Braun de *cas fortuit* (onvoorzien gebrek, bijvoorbeeld chauffeur wordt onwel, bandbreuk) wel nog schadevergoeding opleverde, maar bij Berryer niet; daarentegen erkenden beiden de *force majeure* (overmacht, bijvoorbeeld blikseminslag, wegdek begeeft het) als reden om geen vergoeding te hoeven uit te betalen. De rapporteur probeerde zijn voorstel nog eens concreet samen te vatten: bij een ongeval zou de automobilist moeten bewijzen dat hijzelf noch zijn machine iets te maken hadden met het ongeval, zoniet was hij aansprakelijk, ook als de oorzaak onbekend was. Bovendien kon dat bewijs alleen geleverd worden door actief een fout van het slachtoffer, het ingrijpen van een derde persoon of een geval van overmacht aan te tonen.<sup>84</sup>

Burgemeester van Brussel Emile De Mot begon zijn toespraak door expliciet te verklaren geen automobilist te zijn (hij was op dat ogenblik 74 jaar oud), om vervolgens het voorstel Braun aan flarden te schieten, *une législation de professeurs plutôt que de véritables législateurs*. Hij vond het allemaal veel te ingewikkeld, en zag meer in een uitbreiding van de bestaande Verkeerswet van 1899 met een aantal bepalingen die op dat ogenblik al in Brussel van kracht waren. De Mot wees het argument af dat het voor de rechtbank een krachtmeting was tussen een arme duivel en een rijke stinkerd. Immers, bij automobiëlongevallen met slachtoffers trad vrijwel automatisch het parket op, en moest het slachtoffer zich enkel maar aansluiten bij de strafrechtelijke veroordeling om een vergoeding te krijgen. De burgemeester beschreef dan een bedenkelijke praktijk van enkele dubieuze Brusselse garages: de garage verhuurde een automobiël, de huurder veroorzaakte talrijke overtredingen, vluchtte weg, en bracht de automobiël terug naar de garage. De politie vond uiteindelijk de automobiël, maar de garage-eigenaar — die niet achter het stuur zat — gaf een alibi en weigerde vervolgens de naam van zijn klant te onthullen, zodat vervolging onmogelijk werd. De Mot diende dan ook een amendement in om de eigenaar strafrechtelijk verantwoordelijk te maken zolang de bestuurder onbekend was bij het gerecht.

<sup>84</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 8/6/1909, p. 223-9 en 9/6/1909, p. 231-239.



Ook de socialistische senator Henri La Fontaine kwam tussenbeide in het debat. Hij stelde het alternatief voor van een collectieve risicostaatskas voor de vergoeding van schade bij automobielongevallen waarvoor niet direct een verantwoordelijkheid kon aangeduid worden. De oplossing van de commissie die gericht was op een vergoeding vanwege de individuele automobieleigenaar wees hij af, ook al betrof het hier leden van de rijke klasse. Maar in afwachting van een collectieve risico-oplossing verkoos hij de aanpak van Berryer. Een anti-automobilist kon men de socialistische senator niet noemen, La Fontaine verklaarde dat hij een van de eerste fietsers was geweest, dat indertijd de mensen ook zeer negatief reageerden op fietsers, maar dat men er mettertijd aan gewend was geraakt. Dat zou ook gelden voor automobielen: “On se trouve en présence d'un instrument qui constitue incontestablement un progrès, qui s'est introduit dans notre vie avec éclat et auquel on s'habitue comme on s'est habitué aux vélocipèdes.”<sup>85</sup>

De voorzitter van de Senaatscommissie, Emile Dupont, geconfronteerd met de weigerachtige houding van de regering, deed alsnog een poging om steun voor het commissievoorstel te vinden. Daarop besloot minister de Lantsheere dat het welletjes was geweest, hij nam opnieuw het woord en maakte brandhout van de voorstellen. Tegen de risicetheorie van Braun voerde hij aan dat bij de Arbeidsongevallenwet het arbeidscontract hoe dan ook de essentiële basis was. Zonder contract, geen aansprakelijkheid, zoals de rechtspraak intussen duidelijk had bevestigd: “Les deux parties intéressées participent toutes deux au risque parce qu'elles participent aussi aux bénéfices, l'ouvrier par son salaire et le patron par ses dividendes.” De omkering van het aansprakelijkheidsprincipe bij risicetheorie was dus uitzonderlijk aanvaardbaar mits er wederzijdse sociaaleconomische belangen op het spel stonden, evenwel zeker niet in het algemeen. Tegen het paard van Berryer herhaalde de minister dat artikel 1385 zeker niet algemeen tegenover paardentractie werd gebruikt, maar enkel in die gevallen waarin er een *action spontanée* van het paard was (bijten, op hol slaan etc.). In alle andere gevallen – de overgrote meerderheid – was wel degelijk artikel 1382 geldig. Om een automobiel (*chose inanimée*) te assimileren met een paard (*chose animée*) was al een serieuze krachttoer nodig, maar om dan alle vormen van gemotoriseerde ongelukken in artikel 1385 binnen te sleuren, zou dit artikel en de geldende rechtsleer in het algemeen op zijn kop moeten gezet worden. Bovendien ontstond zo juridische discriminatie: bij een ongeval met een koets, artikel 1382; bij eenzelfde ongeval met een automobiel, artikel 1385 en *présomption de faute*. Minister de Lantsheere riep dan ook kort en goed op om de voorstellen van de commissie en de amendementen niet te steunen.<sup>86</sup>

Dat viel bij de commissievoorzitter uiteraard niet in goede aarde. “Le ministre est un ingrat,” begon Dupont zijn antwoord. Hij wees erop dat er een probleem bleef dat hoe dan

<sup>85</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 10/6/1909, p. 249-254 (De Mot) en, p. 254-5 (La Fontaine).

<sup>86</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 10/6/1909, p. 255-256 en 11/6, p. 257-261.

ook een oplossing verdiende. Een huisvader werd verpletterd door een automobiel, hoeveel kans had het gezin om een schadevergoeding te krijgen? Andere landen hadden maatregelen genomen, waarom kon in België niet iets vergelijkbaars? Dupont speelde daarop met een concreet voorbeeld direct in op de emotie en het rechtvaardigheidsgevoel van de senatoren. Slachtoffers van een ongeval, aan wie niets kon verweten worden, bleven in de kou staan tegenover automobilisten die een gevaarlijk tuig in het verkeer brachten en gedekt waren door een verzekering. Hij eindigde met een emotionele oproep om een rechtsuitzondering toe te staan, om deze mensen te helpen. Daarmee waren de bakens gezet en kon de stemming beginnen.<sup>87</sup>

Het verloop van de stemming over de Automobilismewet was bepaald verrassend, bij momenten zelfs bizar. Partijpolitiek was er hoe dan ook al lang geen touw meer aan vast te knopen: twee liberale oppositieleiden (Hanrez, Magnette), gesteund door een socialist (Libioulle) en een katholiek (Keesen), hadden wetsvoorstellen ingediend die vervolgens door een katholieke rapporteur (Braun) werden verdedigd tegen een katholieke regering, die dan weer gesteund werd door liberale (o.a. De Mot) en socialistische (La Fontaine) senatoren. In zulke omstandigheden was de uitslag van de stemming onvoorspelbaar. Eerst ging het over de bepalingen rond het rijbewijs. Daarvoor nam minister van Openbare Werken Delbeke de honneurs waar. De minister maakte duidelijk dat hij niet geloofde in een rijbewijs, want dat enkel *la décision et le sang-froid* van tel waren en dat geen examen ter wereld dat ooit kon beoordelen. Maar hij was wel bereid het wetsvoorstel te aanvaarden ... Plotseling liet Hanrez hier een amendement aan toevoegen dat niets minder dan een veralgemeende technische controle (*inspection des automobiles*) invoerde, en enkele seconden later keurde de Senaat dat nog goed ook! Tot ontsteltenis van de Smet de Naeyer die even later vroeg aan de Senaat om in tweede stemming hierop terug te komen. Minister Delbeke van zijn kant vond dit onverwachte cadeautje aan de regering prima!<sup>88</sup> Amendementen maakten daarna een onleesbare nummerplaat strafbaar en voerden het vluchtmisdrijf in als een bijzonder misdrijf, naar het Franse voorbeeld. In bepaalde gevallen kon dit leiden tot een confiscatie van de automobiel, de verkoop van het voertuig moest een garantie zijn voor een schadevergoeding. De bepalingen rond de onzetting uit het recht tot het besturen van een motorvoertuig werden eveneens goedgekeurd. De socialist Libioulle diende een nogal verbazend amendement in. Doorrijden na het doodrijden van kleine dieren als een kat of een kip kon niet gezien worden als vluchtmisdrijf. De omwonenden moesten maar wegblijven van de weg, het recht van de automobilisten om te passeren had voorrang. Schande dat de bewoners zich de weg toe-eigenden, terwijl deze aan het transport toekwam!<sup>89</sup>

<sup>87</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 11/6/1909, p. 261.

<sup>88</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 11/6/1909, p. 262-264.

<sup>89</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 11/6/1909, p. 267

Op 15 juni 1909 werd de stemming verder gezet. Nu kwamen de zware beslissingen op tafel. Een amendement van Magis probeerde een eis van de automobielfclubs te realiseren. Artikel 6 van de Verkeerswet liet de eigenaar opdraaien voor de boetes die waren opgelopen door een chauffeur in zijn dienst. Magis stelde voor dat dit enkel zou gelden als de eigenaar zich op het ogenblik van de overtreding bij zijn chauffeur in de wagen bevond. Chauffeurs die alleen reden en (snelheids)overtredingen begingen moesten zelf de boete betalen. Aanvaard! Amendement De Mot: zolang de identiteit van de echte dader niet gekend was, zou de eigenaar van een automobiel opdraaien voor elk misdrijf waarin de wagen betrokken was. Minister de Lantsheere verslikte zich even, en stelde een alternatief voor: een eigenaar die weigerde de identiteit mee te delen van een gezochte bestuurder kreeg een serieuze straf. Goedgekeurd! En dan, de kern van de zaak, het hart van het voorstel: de aansprakelijkheid van de automobilist. De regering speelde nu open kaart, en de ministers vroegen om de hele paragraaf over de aansprakelijkheid te laten vallen. Berryer, die voelde dat zijn alternatief voorstel over de gelijkschakeling van paard en automobiel het niet zou halen, sloot vanop het sprekersgestoelte een akkoord met commissievoorzitter Dupont, en riep iedereen die vond dat er iets moest gebeuren aan de automobiellongevallen op om de aansprakelijkheid te stemmen. Afgekeurd! Met slechts 23 tegen 40 stemmen haalden de bepalingen over de *responsabilité sans faute* het niet, en verdwenen uit de Automobilmewet. Een duidelijke overwinning voor de regering, maar intussen was wel een wetsvoorstel goedgekeurd met verregaande maatregelen als rijbewijs en vluchtmisdrijf. De *Loi de l'automobilisme*, zoals deze nu doorgestuurd werd naar de Kamer, was in elk geval geen weerspiegeling van het overheidsbeleid (ook al had de regering zodanig veel amendementen ingediend dat het wetsvoorstel inmiddels *wetsontwerp* werd genoemd). De regering bleef kiezen voor de Verkeerswet van 1899 en werkte aan een hervorming van het verkeersreglement. Hoe moest het nu verder met de Automobilmewet?

## 6.4 Mislukte aanslag op het automobilisme

---

*Bouillie pour les chats*, Hector Colard van de Touring Club getuigde van weinig respect noch subtiliteit in zijn reactie op het Senaatsdebat. Hij noemde de Senaat *quelque peu incompétent en la matière*, ridiculiseerde het debat, wees de *loi d'exception* van de hand, en besloot enigszins uitdagend dat het nu afwachten was wat de Kamer zou doen: “Les jours chauds sont arrivés et ce sera la remise à des temps meilleurs pour décider qu'on n'a rien décidé.” In één moeite door maakte Colard ook het proces van de Belgische magistratuur. Een uitzonderingswet die het vermoeden van schuld bij de automobilist legde was niet nodig, want in de rechtspraktijk waren de rechters hoe dan ook al bevooroordeeld. De magistratuur was inge-

slapen, kon niet meer mee met de vooruitgang van de beschaving, en keerde zich tegen de verwezenlijkingen van de moderniteit: "A force d'être assis, on s'endort, on ne sort plus, et d'aveugle, on devient borgne, ce qui est pis, puisqu'on ne garde qu'un mauvais œil."<sup>90</sup>

Jules Hansez van de Moto Club was in Le Véloce al evenmin respectvol tegenover de werkzaamheden in de Senaat: *lois autophobes, projets fantaisistes, système antijuridique* ... Maar na afloop van de stemming was hij niettemin tevreden met het resultaat: "Nous constatons avec un très grand plaisir que le Sénat, à la majorité des deux tiers, a voté une loi à peu près conforme aux idées que nous avons préconisées et défendues dans les colonnes de ce journal." Minister van Justitie de Lantsheere had het project Braun voldoende verzacht, en een amendement van Magis had de patroon ontslagen van verantwoordelijkheid voor de chauffeur. De invoering van een rijbewijs en de strafrechtelijke notie van vluchtmisdrijf vond hij eveneens prima.<sup>91</sup>

Het ontwerp van de Automobilmewet werd op 14 juli 1909 door de Senaat naar de Kamer doorgestuurd. De volgende dag werd het toegewezen aan een commissie van de Kamer voor behandeling. Dat was de eerste en meteen ook de enige handeling die de Kamer zou stellen tegenover het ontwerp van de Automobilmewet.<sup>92</sup> Vier maanden later, op 19 november 1909, drong Pieter Daens aan op het spoedig in behandeling nemen van het ontwerp.<sup>93</sup> De volgende jaren bleef het ontwerp steken in de schuif van de Kamercommissie, terwijl Daens vasthoudend probeerde de Kamer ervan te overtuigen om te werkzaamheden aan te vatten. In januari 1912 hield Daens nogmaals een interpellatie in de Kamer waarin hij de minister vroeg om de bespreking van het wetsontwerp van de Senaat op te nemen. In december van hetzelfde jaar vroeg hij opnieuw om maatregelen te nemen tegen de *wilde moordtochten* van de automobilisten.<sup>94</sup> Een half jaar later, in juli 1913, had Daens het wel zo ongeveer gehad met het eeuwige argument van de minister dat de Kamer de bespreking van het ontwerp maar zelf op haar eigen dagorde moest zetten. Hij diende zelf een voorstel in van dagorde, vergezeld van het gebruikelijke dramatische discours over de dodelijke gevolgen van het automobielerverkeer.<sup>95</sup> Het voorstel was nogal onhandig geformuleerd en minister van Openbare Werken Joris Helleputte stak er dan ook uitvoerig de draak mee, volgens hem stond het de Kamer vrij om aan de Kamer te vragen om wetsontwerpen op de dagorde te zetten, en had hij daar als minister voor de rest geen zaken mee. Deze spottende en neerbuijgende reactie, bovendien afkomstig van een mede-christendemocraat, zij het een die binnen de katholieke partij opereerde, deed Daens in woede ontsteken.

Is er een mensch, buiten de automobilisten, natuurlijk, die ongevoelig kan blijven wanneer hij dagelijks in de dagbladen die lange lijst ziet verschijnen van kinderen dood gereden en van

<sup>90</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 30/6/1909, p. 283.

<sup>91</sup> *Automobile-Aviation*, 17/6/1909, p. 528.

<sup>92</sup> *Parlementaire Stukken Kamer*, 14/7/1909, nr. 211, *Parlementaire Handelingen Kamer*, 15/7/1909, p. 1993.

<sup>93</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 19/11/1909, p. 79.

<sup>94</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 30/1/1912, p. 609-10 en 19/12/1912, p. 58.

<sup>95</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 22/7/1913, p. 1933-6.

vrouwen verminkt, van allerhande lieden die voor hun leven lang ongelukkig gemaakt zijn, van familiën die in angst en pijn gedompeld worden. En gij kunt daarmee spotten?<sup>96</sup>

Daens verweet de regering aan haar plicht te verzaken, smaad te doen aan het werk van de Senaat, en zich te verbergen achter een neerbuigend formalisme. Ondanks de luidruchtige eis om het ontwerp van de Automobilismewet op de dagorde te zetten, weigerde de Kamervoorzitter, met als argument dat het wetsontwerp verweekeld was in een parlementaire procedure en dat de Kamer het niet kon maken om de werkzaamheden van een Kamercommissie te beïnvloeden. Tegenover een tierende Daens (“Dat alles is proceduur en haarklieverij”) wilde het bureau van de Kamer zich wel engageren om de geuite wensen over te brengen aan de commissie en haar te vragen om haar werkzaamheden nieuw leven in te blazen. Verder geraakte de Automobilismewet niet, al bleef het wetsontwerp nog jaren op de lijst van te behandelen wetten van de Kamer staan. In 1922 stelde de Kamervoorzitter voor om het ontwerp dan toch maar te *réserver* (versta: laten vallen), gezien het feit dat de regering een herziening van de Verkeerswet voorbereidde waarin verschillende van de maatregelen van de Automobilismewet waren opgenomen, maar in 1933 stond het nog steeds op de lijst van wetsontwerpen die naar een Kamercommissie waren verwezen.<sup>97</sup>

Twee gebeurtenissen met symbolische waarde illustreerden de teloorgang van de Automobilismewet. In april 1912 hield de socialist Georges Hubin in de Kamer wat misschien wel de laatste grote uitval tegen het automobilisme is geweest in het parlement. Hij stelde dat er te veel doden vielen omdat het reglement niet gevolgd werd, met snelheden tot tachtig kilometer per uur, noemde de dodelijke automobielongevallen *des assassinats, des meurtres*, zegde dat de boeren automobilisten zouden doodschieten moesten ze een geweer hebben, en pleitte voor de invoering van een *tachymètre* of ingebouwde snelheidsmeter.<sup>98</sup> Een goede twee weken later kwamen de automobielen eveneens opnieuw ter sprake in de Senaat. Maar het verschil met de interpellatie van Hubin kon moeilijk nog groter zijn. Het kwam tot een waar offensief pro automobiel in de Senaat. De liberaal Oscar Van der Molen bracht nogmaals de kwestie van de nieuwe baan Brussel-Antwerpen aan, en drong erop aan hier werk van te maken, na “les démarches pressantes faites par l'Automobile Club d'Anvers auprès de la députation et de la ville d'Anvers.” De katholieke Maurice de Ramaix sloot zich hierbij aan en hing een utopisch beeld op van de brede autowegen buiten Berlijn, waar alle weggebruikers zich comfortabel op bewogen en waarrond mooie villa's verrezen, en stelde: “La locomotion par automobiles est entrée dans nos mœurs, cela n'est pas douteux.” De socialist Emile Coppieters verklaarde expliciet dat de komst van de automobielen een *transformation complète de nos routes* vereiste, en vroeg om dit methodisch aan te pakken. Georges Dupret, tevens bestuurslid van de Automobile Club, gaf op het spreekgestoelte met fierheid een

<sup>96</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 22/7/1913, p. 1936.

<sup>97</sup> *Parlementaire Stukken Kamer*, 1922-1923, p. 145 en 1933-1934, nr. 3, p. 12.

<sup>98</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 11/4/1912, p. 1589-90.

overzicht van de door hemzelf uitgevoerde lobbying-activiteiten. Baron Alfred Orban de Xivry getuigde van zijn favoriete hobby, met de automobiel rijden. Een schijnbaar eindeloze stoet senatoren nam het op voor de automobiel en pleitte voor een nieuw automobieltijdperk, in schril contrast met de gebeurtenissen van 1909.<sup>99</sup>

Een tweede symbolische gebeurtenis vond plaats rond Kerstmis 1913. Het wetsontwerp op de Automobilismewet bevatte namelijk een bepaling die door de automobilistenorganisaties zelf was gevraagd, met name een maatregel tegen chauffeurs-knechten die tegen de wil van hun meester in gingen spelerijden met de automobiel. Door het aanslepen van de behandeling van de Automobilismewet was ook deze maatregel natuurlijk nog niet van kracht geworden. Daarom namen de Automobile Club en de Moto Club het initiatief om zelf aan de minister een wetswijziging voor te stellen, met name aan artikel 491 van het Strafwetboek, op het misbruik van aan anderen toevertrouwde goederen, en aan artikel 1384 van het Burgerlijk Wetboek. De automobiellclubs vertrouwden erop dat hun leden in het parlement snel werk zouden maken van het voorstel, maar de nakende oorlog stak daar een stokje voor. In ieder geval maakte het initiatief nu wel definitief duidelijk wat eigenlijk iedereen al begrepen had: dat de Automobilismewet er nooit zou komen.<sup>100</sup>

Welke maatregelen werden er naar voren geschoven tijdens het debat rond de Automobilismewet, en op welke manier werd hiermee het probleem van de conflicten op de openbare weg tussen automobilisten en de overige weggebruikers benaderd? Het was duidelijk dat de anti-automobilisten inzetten op de aansprakelijkheid van de automobilist, een soort van geldelijke bestraffing bij ongevallen, terwijl de andere kant hiertegenover het rijbewijs naar voren schoof, een toelating van overheidswege om een voertuig te besturen die bij wangedrag kon ingetrokken worden. Het leek misschien vreemd dat de slachtoffers van de automobilisten zich probeerden te verweren via de omweg van de burgerlijke aansprakelijkheid, terwijl langs de andere kant de automobilisten merkwaardig weinig aarzeling hadden om zich onder overheidscontrole te laten plaatsen. Dat wordt wellicht duidelijker wanneer we voor ogen houden dat in deze periode de maatschappelijke elites, en dus de machthebbers, overwegend aan de kant van het automobilisme stonden. De burgerlijke aansprakelijkheid kon door het slachtoffer rechtstreeks ingeroepen worden, zonder dat daar een overheidsinterventie voor nodig was. Daartegenover was het al evenmin irrationeel van de automobilisten om een controleregime te aanvaarden dat beheerd werd door een welwillende overheid. In dit licht bekeken worden de strategische keuzes van voor- en tegenstanders van het automobilisme wat beter begrijpbaar.

<sup>99</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 30/4/1912, p. 309-12 en 1/5/1912, p. 346-7, 350-1 en 356.

<sup>100</sup> *Automobile-Aviation*, 25/12/1913, p. 1255.

Een van de eerste maatregelen die ter sprake kwam was de mogelijkheid om automobielen zodanig te construeren dat de overdreven snelheid, algemeen aangeduid als de oorzaak bij uitstek van de ongevallen, eenvoudigweg niet meer zou kunnen gehaald worden. Dat kon bereikt worden door een apparaat in automobielen in te bouwen dat als een automatische snelheidsbegrenzer zou functioneren. Een technische oplossing, met andere woorden, voor het in essentie technische fenomeen dat het automobilisme was. Van alle hier voorgestelde maatregelen was het ook de meest ingrijpende en meest directe oplossing van het probleem. Maar het was ook de maatregel waar het politieke beleid het minste greep op had. Als technisch artifact moest het ontwikkeld en aangeleverd worden door de automobielinindustrie, en dit soort van geavanceerde technologie liet zich moeilijk dicteren door de overheid. Precies omdat de snelheidsbegrenzer zo direct en zo efficiënt op het hart van het automobilisme ingreep, de snelheid en de beleving ervan, hadden de producenten er maar weinig oren naar. Dat was niet eens zo onlogisch, de sector bestond nu eenmaal bij gratie van de verkoop van snelheid, eerder dan louter vervoer, en zou zichzelf in de voet schieten met een snelheidsbegrenzer.

De gedachte aan een snelheidsbegrenzer werd in het Belgische parlement voor het eerst ter sprake gebracht in 1903, door Prosper Hanrez. Tijdens een interpellatie over de gevaren van automobielerkeer vroeg hij om elke automobiel te laten uitrusten met een apparaat dat automatisch de snelheid zou beperken. Hanrez beschreef de werking van dit apparaat als volgt: “Prendre sur un des essieux le mouvement d'un appareil modérateur à force centrifuge, analogue au régulateur à force centrifuge des machines à vapeur et qui arrêtera le mouvement lorsque la vitesse dépassera 25 kilomètres à l'heure, soit en empêchant l'introduction du liquide, soit en agissant sur l'allumeur.”<sup>101</sup> Senator Sam Wiener, een verdediger van het automobilisme, gooide Hanrez meteen een technisch bezwaar voor de voeten, maar deze wuifde het weg. Hij vervolgde door te verwijzen naar een apparaat waarover hij gelezen had in het Franse blad *Le Temps*, dat niet enkel de snelheid begrenste maar deze ook mat en weergaf aan de buitenzijde van het voertuig zodat het mogelijk was om met een oogopslag te zien of een automobiel al dan niet de snelheidsbeperkingen respecteerde. Een toestel dat tegelijk snelheid begrenste en toonde leek een tegenstrijdigheid, maar dat was maar schijn. De snelheidsbegrenzer moest namelijk ingesteld worden op de hoogste toegelaten snelheid, maar kon niet weten of een automobiel zich op een plaats bevond waar lagere snelheidslimieten golden. Bijvoorbeeld in België zou een snelheidsbegrenzer ingesteld zijn op het respecteren van de maximumsnelheid van 30 km per uur, maar wanneer de automobiel een dorpskom of stadscentrum binnenreed gold een maximumsnelheid van 10 km per uur. Dan zou de snelheidsbegrenzer natuurlijk niet meer overdreven snelheid kunnen beletten, en zou het tonen van de snelheid wel degelijk nuttig zijn. Hanrez gaf toe dat het toestel

<sup>101</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 28/7/1903, p. 334.

waarover hij sprak nog niet beschikbaar was. Hij vroeg daarom aan de minister om een ontwerpwedstrijd uit te schrijven, een geschikt toestel te selecteren uit de inzendingen en aan de automobiellbouwers verplicht op te leggen om dit in elke automobiel in te bouwen. Even verder tijdens hetzelfde debat speelde de liberaal Hippolyte Lippens in op deze eis door op zijn beurt te vragen “d'interdire la circulation sur route des machines dont le mécanisme permet de dépasser cette vitesse de 40 kilomètres.” Minister de Smet de Naeyer wierp daartegen in dat de kracht die een automobiel nodig had om op een helling 40 km per uur te halen aan diezelfde automobiel toeliet om op vlakke weg 60 à 70 km per uur te halen. Lippens liet zich niet overtuigen en argumenteerde dat een motor zodanig met een systeem van versnelingen kon uitgerust worden dat gedifferentieerde snelheden konden opgelegd worden afhankelijk van het soort terrein, *un simple problème de mécanique* zoals het op de Senaatsbanken werd omschreven. Ook hij vroeg om hiervoor een wedstrijd uit te schrijven.<sup>102</sup>

In het vlugschrift van Prosper De Wilde uit 1906, dat hierboven reeds werd aangehaald werd eveneens gesteld dat de eerste en belangrijkste maatregel die moest genomen worden tegen de doodrijders was te beletten dat er automobielen op de markt werden gebracht die sneller konden rijden dan de toegelaten maximumsnelheid. Elke automobiel zou een snelheidstest moeten ondergaan vooraleer in gebruik genomen te worden, en geponst worden. Wanneer op de weg een niet-geponst voertuig werd aangetroffen moest het in beslag genomen worden. De Wilde was eveneens voorstander van een automatische snelheidsbegrenzer, op voorwaarde dat deze zo gemaakt zou zijn dat er geen manipulatie van het apparaat mogelijk was door de bestuurder.<sup>103</sup>

Alexandre Braun toonde zich geen voorstander van een snelheidsbegrenzer in zijn rapport uit 1908. Braun, die over dit onderwerp op voorhand de automobilistenorganisaties had geraadpleegd, volgde min of meer de redenering van de Smet de Naeyer enige jaren daarvoor: een algemene snelheidsbegrenzing was contraproductief, automobielgebruik was te gedifferentieerd, verschillende snelheden waren nodig naar gelang van het terrein, bergop of vlak, of van de lading. De tegenwerping van Hanrez dat er gevoelige systemen denkbaar waren die dit konden opvangen kon de overige commissieleden niet overtuigen. In een voetnoot signaleerde Braun nog een systeem van snelheidsbegrenzing zoals dat in Engeland in voege was: bij overdreven snelheid werden door de overheid aangebrachte zegels verbroken, waardoor dan weer de motor blokkeerde. De automobilist was gedwongen zichzelf aan te geven want nieuwe zegels waren noodzakelijk om de automobiel opnieuw in gang te brengen.<sup>104</sup>

<sup>102</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 28/7/1903, p. 339.

<sup>103</sup> P[rosper] De Wilde, *Les droits et la sécurité des citoyens vis-à-vis des méfaits de l'automobilisme*, Brussel, 1906, p. 21.

<sup>104</sup> *Parlementaire Stukken Senaat*, 9/4/1908, nr. 87, p. 145.



In 1912 werd door Georges Hubin in de Kamer een variant op de snelheidsbegrenzer voorgesteld: de *tachymètre*. Het ging om een door de overheid verzegelde schijf die de snelheden zou noteren die door de automobiel werden bereikt, analoog aan wat reeds in gasmeters werd gebruikt. De overheid zou op die manier steeds kunnen controleren of er niet-reglementaire snelheden waren behaald.<sup>105</sup> Maar opnieuw zonder gevolg, de automatische snelheidsbegrenzer is een van de weinige maatregelen die in deze periode naar voren werden geschoven die geen vertaling kreeg op wetgevend vlak.

De maatregelen rond het vergoeden van de schade bij automobielongevallen, en wie daarvoor aansprakelijk was, kwamen in zowat alle landen ter sprake waar het automobilisme in opmars was. Maar de wetsvoorstellen rond de aansprakelijkheid die vóór de Eerste Wereldoorlog werden ingediend haalden het niet in landen als België, Frankrijk en Zwitserland. In Duitsland en Oostenrijk kwam het dan wel tot een bijzondere wetgeving. Het eerste voorstel in Duitsland werd in 1906 aan het parlement voorgelegd, en was eigenlijk een toepassing van het juridische risicoprincipe zoals het toen reeds bij de Duitse spoorwegen werd toegepast. Het voorstel haalde het niet. Fraunholz merkte daarbij op dat de discussie in het Duitse parlement de partijgrenzen doorsneed: tegenover de kritiek op de automobiel omwille van de ongevallen stond bij de liberalen een vooruitgangsoptimisme, bij de sociaaldemocraten de bezorgdheid om de industriële tewerkstelling, en ook de conservatieven waren verdeeld tussen een groep die de automobiel reeds had omarmd als statussymbool, en de lagere landadel die grote belangen had op het geteisterde platteland.

So verlief die Trennungslinie zwischen Autokritikern und Autobefürwortern in Fragen der Haftpflicht nicht entlang der Parteizugehörigkeiten, sondern zwischen Populisten und Lobbyisten. Dabei konnten sich im Reichstag erstere, bei der Regierung letztere stärker bemerkbar machen. Insgesamt agierte der Reichsparlamentarismus im Spannungsfeld zwischen dem Druck von Interessenverbänden und den Schutzbedürfnissen der Bevölkerung aber erstaunlich problembewusst und ergebnisorientiert.<sup>106</sup>

De Duitse situatie was in heel wat opzichten vergelijkbaar met de Belgische, behalve dan dat het Duitse voorstel het wel haalde. In 1909 werd een wet aangenomen die, mede onder druk van de Duitse automobilistenorganisaties, een mildere regeling bevatte dan deze uit 1906, maar niettemin nog steeds de bewijslast omkeerde. Vanaf dan gold in Duitsland bij een ongeval dat het aan de automobilist was om te bewijzen dat het niet zijn of haar fout was, zoniet kon het slachtoffer automatisch aanspraak maken op een schadevergoeding.<sup>107</sup> Ook in Duitsland ging de discussie in de richting van het rijbewijs als alternatief, wat leidde tot de oprichting van een aantal scholen voor de opleiding van chauffeurs. Langs de andere kant leidde de wet van 1909 tot een uitbreiding van het verzekeringswezen voor automobielen.<sup>108</sup>

<sup>105</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 11/4/1912, p. 1590.

<sup>106</sup> Fraunholz, *Motorphobia*, p. 221. Fraunholze bekritiseerde hierbij Horras en Zatsch omdat zij de invloed van de automobilistenorganisaties op de regering hadden onderschat.

<sup>107</sup> Fraunholz, *Motorphobia*, p. 217-23; Merki, *Der holprige Siegeszug des Automobils*, p. 354-60.

<sup>108</sup> Zatsch, *Staatsmacht und Motorisierung*, p. 266-74 en 297-8.

Een juridische analyse van de voorstellen maakt al snel duidelijk waarom in landen als Frankrijk en België de wetsvoorstellen rond een uitbreiding van de aansprakelijkheid zo moeilijk goedgekeurd geraakten. De Franse *Code civil* bevatte namelijk een aantal bepalingen die het in feite overbodig maakten om wettelijke bepalingen rond de omkering der bewijslast in te voeren. Deze bepalingen waren ook in België van kracht.

1382. — Tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer.

1383. — Chacun est responsable du dommage qu'il a causé non seulement par son fait, mais encore par sa négligence ou par son imprudence.

1384. — On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde.

Le père, et la mère après le décès du mari, sont responsables du dommage causé par leurs enfants mineurs habitant avec eux.

Les maîtres et les commettants, du dommage causé par leurs domestiques et préposés dans les fonctions auxquels ils les ont employés.

La responsabilité ci-dessus a lieu, à moins que les père et mère, instituteurs et artisans ne prouvent qu'ils n'ont pu empêcher le fait qui donne lieu à cette responsabilité.<sup>109</sup>

Wat opviel aan deze bepalingen was in de eerste plaats hoezeer zij verwarrend waren en zelfs elkaar tegenspraken. Artikel 1382 gebruikte expliciet het begrip *fout*, en stelde dat als een noodzakelijke eis voor een schadevergoeding. Maar de volgende artikels, en dan vooral artikel 1384, bepaalden verantwoordelijkheden, en dus de verplichting om schadevergoeding te betalen, *zonder* dat er een *fout* werd vereist. De eenvoudige vaststelling dat een bepaald feit schade had veroorzaakt volstond om degene die het feit had begaan aansprakelijk te maken. De al dan niet aansprakelijkheid van automobilisten in 1905 was dan ook geen wettelijke kwestie, maar een gerechtelijke. Het was de weigering van de rechtbanken om artikel 1384 toe te passen op automobielongevallen die het aansprakelijkheidsprobleem veroorzaakte. Pas veel later, door een beslissing van het Franse Cour de Cassation in 1924, werd aan een slachtoffer toegestaan om artikel 1384 in te roepen bij automobielongevallen. Op dat moment werd de rechtspraak op zijn kop gezet, en kwam de aansprakelijkheid opnieuw op de politieke agenda te staan, in Frankrijk maar onvermijdelijk ook in België.

Een andere zaak die aan het licht komt wanneer men de bewuste artikels in het Burgerlijk Wetboek nader bekijkt, is dat ook de kwestie van de spelerijdende chauffeurs-knechten in feite juridisch onbestaande was. De derde paragraaf van artikel 1384 maakte de meester inderdaad verantwoordelijk voor de daden van zijn knechten, *maar enkel tijdens de uitvoering van hun opdrachten*. Dat kon dus niet gelden voor een chauffeur die achter de rug van zijn meester een plezierritje aan het maken was met de wagen. Maar hier had het zesde artikel van de Verkeerswet, dat stelde dat de meester de boete moest betalen als zijn chauffeur-knecht een verkeersovertreding beging, grote verwarring veroorzaakt. De automobilistenorganisaties vreesden dat het betalen van een boete gelijkgesteld zou worden met het begaan van een *fout*, en dan zou natuurlijk artikel 1382 kunnen ingeroepen worden door de slacht-

<sup>109</sup> A[lphonse] Delebecque, *Les cinq codes en vigueur en Belgique*, Brussel, 1853.

offers, en zou de meester ook voor de schade moeten opdraaien. Er waren echter geen aanwijzingen dat de rechtbanken dergelijke verregaande verbanden legden.

De wetsvoorstellen rond de aansprakelijkheid moeten dan ook gezien worden als pogingen om de terughoudende gerechtelijke praktijk tegenover schadevergoedingen te doorbreken en de slachtoffers de financiële vergoeding te garanderen waarop zij, volgens hun verdedigers, moreel recht hadden. Dat was erg duidelijk in het rapport van Alexandre Braun, die de kwestie juridisch benaderde en de conflictrijke toestand op de openbare wegen opnieuw in balans probeerde te brengen, maar daarbij het recht van de automobilisten op het gebruik van de openbare weg niet in vraag stelde. Integendeel, Braun bleek de bloedige ongevallen te beschouwen als een onvermijdelijk noodlot, meegekomen met het industriële tijdperk. Ook Paul Berryer probeerde met zijn pleidooi voor de toepassing van artikel 1385 in wezen een compromis tussen automobilisten en andere weggebruikers tot stand te brengen. Maar dat was al heel wat minder duidelijk bij de beide oorspronkelijke voorstellen. Prosper Hanrez had het helemaal niet over de aansprakelijkheid, maar over de strafbaarheid van de automobilisten bij ongevallen. Zijn voorstel was erop gericht dat de eigenaars van de automobielen hun strafrechtelijke verantwoordelijkheid niet zouden kunnen afschuiven op hun personeel, en daarenboven dat zij de straf zelf niet zouden kunnen doorschuiven naar hun verzekeringsfirma. Het leek erop dat Hanrez veeleer de doodrijders wilde straffen dan de slachtoffers helpen. Magnette dan weer richtte zich wel degelijk tot het slachtoffer, maar bepaalde gedeelten van zijn toelichting deden nogal wat wenkbrauwen fronsen. Het was duidelijk dat Magnette het automobilisme enkel aanvaardde in een erg beperkte vorm: als een vorm van goederen- en personentransport, en dan nog enkel voor korte en middellange afstanden, ondergeschikt aan en een aanvulling op het treinverkeer. Elk ander gebruik werd door hem gecatalogiseerd onder de noemer sport. Magnette ging ervan uit dat deze hinderlijke vorm van automobielergebruik een voorbijgaand modeverschijnsel was. Hij nam ook als enige de term *prohibition* in de mond, een maatregel die hij weliswaar afwees maar dan enkel omdat de nationale industrie geld kon verdienen aan de automobiel. Zijn voorstellen waren dan ook niet zomaar gericht op morele genoegdoening van de slachtoffers, het was veel meer dan dat, ze moesten de samenleving de wapens bezorgen om voor eens en voorgoed af te rekenen met de snelheidsduivels.

Het vastleggen van de aansprakelijkheid was op zich niet voldoende om garantie te geven op een schadevergoeding. Een noodzakelijke aanvulling, in zekere mate zelfs een alternatief, was de verzekering. Automobiolverzekeringen waren zo oud als het automobilisme zelf. Zodra automobilisten hun gevaarlijke hobby waren gaan beoefenen hadden verzekeringsmaatschappijen bijzondere polissen gemaakt tegen *les risques de l'automobilisme*. Een reclamebrief uit 1899 somde de verschillende soorten polissen voor automobilisten op: *assurance directe*, schade aan voertuigen van derden ; *contre-assurance*, schade aan eigen voer-

tuig door derden die evenwel niet aansprakelijk waren ; *tierce-assurance*, allerlei soorten schade aan het voertuig. Apart en bijkomend: een verzekering tegen brand.<sup>110</sup> De automobilistenorganisaties sloten contracten met verzekeringsfirma's voor verzekeringspolissen voor hun eigen leden aan gunstige voorwaarden.<sup>111</sup>

Er ontstond een reeks praktijken waarbij de grenzen van het nieuwe verkeer werden getrokken rond de clausules in de verzekeringspolissen. Verzekeraars schreven kleine lettertjes in hun contracten, en dan ging het al snel naar de rechtbank, die zich moest uitspreken over de grond van de kwestie. Bijvoorbeeld, een fietser had een ongeluk, de verzekeraar weigerde omdat de fietser blijkbaar dronken was. Dat was op dat moment niet letterlijk verboden, maar werd omschreven als *étant surexcité*, hetgeen een *fait périlleux* was. De fietser repliceerde dat de verzekeraar in elk geval moest kunnen bewijzen dat de dronkenschap de directe, zekere en onmiddellijke oorzaak was. Zo een bewijs was natuurlijk materieel onmogelijk. Toch gaf de rechtbank de fietser ongelijk: er was een zware onvoorzichtigheid begaan hetgeen de polis nietig maakte. Regelmatig manifesteerden situaties die later in de verkeerswetgeving opdoken zich het eerst in geschillen rond verzekeringen.<sup>112</sup>

Verschillende van de voorstellen over de aansprakelijkheid bevatten verwijzingen naar verzekeringspraktijken, en zelfs plannen om door de overheid beheerde verzekeringskassen te creëren. Van daaruit was het nog maar een kleine stap naar een veralgemeende vorm van automobielverzekeringen in de vorm van een wettelijke verplichting voor automobilisten om zich individueel te verzekeren. Dat zou in de jaren 1930 leiden tot verschillende wetsvoorstellen, maar pas in 1956 kwam er een wet tot stand die de verplichte verzekering invoerde.

Het alternatief voor de aansprakelijkheidsmaatregel dat door de regering en de meeste automobilistenorganisaties werd naar voren geschoven was het rijbewijs en, al dan niet hieraan gekoppeld, het rijverbod. Het Brusselse automobielreglement van 1897 voerde het reeds in.: "Les conducteurs de voitures automobiles doivent avoir l'âge de 18 ans accomplis et avoir obtenu du Collège un certificat d'aptitude."<sup>113</sup> Deze vernieuwing werd niet op enthousiasme onthaald bij de automobilisten, al was het grootste bezwaar niet zozeer de rijvergunning op zich, als wel dat deze enkel aan automobielbestuurders werd opgelegd, niet aan koetsiers en voermannen.<sup>114</sup> De Verkeerswet van 1899 evenwel verbood lokale verkeersbepalingen die in tegenspraak waren met het nationale verkeersreglement, en bij de aanpassing van het Brusselse reglement begin 1900 verdween het bekwaamheidsattest uit de bepalingen.<sup>115</sup>

<sup>110</sup> BE ugent CBV.I.A.109.1.1.

<sup>111</sup> *Automobile-Véloce*, 7/1/1902, p. 4.

<sup>112</sup> *L'Automobile belge*, 11/6/1903, p. 14-5.

<sup>113</sup> *Bulletin communal de la Ville de Bruxelles*, 5/7/1897, p. 78.

<sup>114</sup> *L'Automobile illustré*, 6/1/1900, p. 56.

<sup>115</sup> *Bulletin communal de la Ville de Bruxelles*, 29/1/1900, p. 62.

Het Franse automobieldecreet van 1899 voerde eveneens een bekwaamheidsattest voor automobilisten in: “Nul ne pourra conduire un automobile s'il n'est porteur d'un certificat de capacité délivré par le préfet du département de sa résidence, sur l'avis favorable du Service des Mines.”<sup>116</sup> Het attest kon enkel verkregen worden na een examen.

Il consiste à faire manœuvrer, par le candidat, un véhicule à moteur mécanique de la nature de celui qu'il se propose de conduire, en présence et sous la direction de l'examinateur. Celui-ci a à apprécier notamment la prudence, le sangfroid et la présence d'esprit du candidat, la justesse de son coup d'œil, la sûreté de sa direction, son habileté à varier, suivant les besoins, et le sentiment qu'il a des nécessités de la circulation sur la voie publique.<sup>117</sup>

Dat bleef niet onopgemerkt in België, te meer omdat het vanaf 1902 vereist was voor Belgische chauffeurs om in Frankrijk te mogen rijden met een automobiel. Ten einde de Belgische automobilisten wat tegemoet te komen stuurde de Franse regering in juli 1902 een Franse ambtenaar van de Service des Mines naar Brussel en enkele andere Belgische steden in het zuiden van het land om ter plaatse examens af te nemen. In Namen verliep dat als volgt. Rond vier uur 's middags reden baron Pierre de Crawhez en dokter Bribosia, voorzitter en ondervoorzitter van de plaatselijke automobielfclub, per automobiel naar het station om de *aimable fonctionnaire* af te halen. De examinerator werd naar het clublokaal gebracht, het Hôtel d'Harscamp, waar bij wijze van onthaal een champagnedrink werd gehouden. Drie leden van de automobielfclub legden op een terrein in de stad hun examen af. Daarna ging het naar de citadel waar de sympathieke ingenieur het machtige panorama van de stad mocht bewonderen. 's Avonds volgde een intiem banket, waar onder het houden van menigvuldige toasts de heldhaftige exploten van de examinandi werden opgerakeld. De volgende dag herhaalde zich dit.<sup>118</sup>

In 1904 voerde ook Groot-Brittannië het rijbewijs in. Het kwam nu wel dichtbij, en minister de Smet de Naeyer verklaarde in augustus 1905 – drie maanden voordat Hanrez het eerste aansprakelijkheidsvoorstel neerlegde – dat de Belgische regering de kwestie onderzocht van een *certificat de capacité* voor automobilisten. Op 24 augustus 1905 verscheen in *Le Véloce* een artikel waarin de Moto Club de Belgique verklaarde geen bezwaren te hebben tegen de invoering van een rijbewijs in België. Een stortvloed van reacties volgde. De teneur was: waarom reguleren, als onbekwame of gevaarlijke bestuurders achter het stuur kruipen, dan is dat toch in de eerste plaats hun probleem? Maar dat was natuurlijk het knelpunt, het was niet alleen hun probleem, ook dat van hun potentiële slachtoffers. Dat was de reden waarom de Moto Club zich achter het standpunt van de minister schaarde: alle mogelijke preventieve middelen moesten aangewend worden om de doodrijders eruit te wieden, om de slechte reputatie van het automobilisme om te buigen, en de vijandschap tegenover de automobiel te laten verdwijnen.<sup>119</sup>

<sup>116</sup> E. Aucamus en L. Galine, *Tramways et automobiles*, Parijs, Dunod, 1900, p. 151-2.

<sup>117</sup> *Automobile-Véloce*, 7/9/1905, p. 800.

<sup>118</sup> *L'Automobile belge*, 15/7/1902, p. 12.

De verklaring van de minister paste in een geplande herziening van de verkeerswetgeving, en het rijbewijs zou een van de nieuwe verkeersmaatregelen worden. Een commissie hield zich bezig met het uitwerken van het nieuwe reglement, en op 14 juni 1907 bezorgde zij een eerste rapport met aanbevelingen aan de minister. Deze aanbevelingen handelden voornamelijk over het rijbewijs, maar de aard ervan was sterk gewijzigd. In plaats van een bekwaamheidsattest na het afleggen van een examen, was nu sprake van een *permis de circulation* dat voornamelijk een repressieve functie zou hebben: door het intrekbaar te maken werd het mogelijk om een rijverbod op te leggen. Van een rijexamen om onbekwame bestuurders eruit te halen was geen sprake meer. De rechtbanken zouden de intrekking van de rijvergunning kunnen opleggen als bijkomende maatregel bij een veroordeling wegens een verkeersovertreding, en de regering zou de rijvergunning kunnen weigeren aan personen die door haar werden beschouwd als een gevaar in het verkeer.<sup>120</sup> Het commissievoorstel bevatte enkel aanbevelingen, geen uitgewerkt ontwerpreglement.

Enkele maanden daarvoor, op 7 februari 1907, hadden de automobiellclubs reeds een eigen ontwerpreglement voor het rijbewijs aan de minister bezorgd. Dit was een onderdeel van het antwoord van de automobilistenorganisaties op de voorstellen Hanrez en Magnette. Het werd door hen uitdrukkelijk naar voren geschoven als een alternatief voor de aansprakelijkheidsvoorstellen. Het ontwerp van de Automobile Club en de Moto Club stelde dat niemand een automobiel zou mogen besturen zonder een rijvergunning (*permis de conduire*). Deze vergunning zou uitgereikt worden door de overheid, maar de aanvrager moest eerst een bekwaamheidsattest (*brevet de capacité*) behaald hebben. Zo een getuigschrift kon enkel behaald worden na het afleggen van een proef voor een bijzondere commissie. De aanvrager moest tijdens een *examen sérieux* bewijzen over de nodige kwaliteiten te beschikken, met name handigheid, koelbloedigheid en voorzichtigheid. Bovendien moest hij of zij ten minste achttien jaar oud zijn, en een moreel getuigschrift kunnen voorleggen. De examencommissie zou samengesteld worden door de overheid, maar moest van rechtswege twee leden bevatten die door de Automobile Club zouden aangeduid worden. Het tweede deel van het voorstel ging over de strafmaatregelen die zouden kunnen leiden tot het intrekken van het rijbewijs: (1) dronkenschap achter het stuur, een maand rijbewijs kwijt ; (2) ongeluk veroorzaakt met gewonden, zes maanden rijbewijs kwijt ; (3) vluchtmisdrijf, rijbewijs voor langere tijd kwijt. Meteen was duidelijk dat de automobilistenorganisaties bereid waren om het rijbewijs te aanvaarden met de uitdrukkelijke bedoeling om een alternatief instrument aan te bieden in de strijd tegen de automobiellongevallen.<sup>121</sup>

<sup>119</sup> *L'Automobile belge*, 4/8/1905, p. 35-6, *Automobile-Vélocé*, 24/8/1905, p. 758-9 en 7/9/1905, p. 800-1. Overigens had de Moto Club de Belgique al in 1901 opgeroepen om een rijbewijs in te voeren.

<sup>120</sup> *Parlementaire Stukken Senaat*, 9/4/1908, nr. 87, p. 167.

<sup>121</sup> *Parlementaire Stukken Senaat*, 9/4/1908, nr. 87, p. 169.

Zoals het niet noodzakelijk was om een rijexamen te voorzien bij het invoeren van een rijbewijs, zo was het evenmin noodzakelijk om een rijbewijs te hebben bij het opleggen van een rijverbod. Het voorstel Magnette voorzag reeds dat bij een veroordeling na een ongeval van rechtswege een verbod op het besturen en bezitten van een automobiel zou uitgesproken worden.<sup>122</sup> Het rijverbod werd dus in handen gelegd van de rechtbanken, en ook in het hoger genoemde voorstel van de automobilistenorganisaties rond het rijbewijs werd de intrekking ervan toevertrouwd aan de gerechtelijke overheden. Dat ging helemaal in tegen de geest van de Verkeerswet, die de verkeersbevoegdheid aan de administratieve overheden had gedelegeerd. De commissie die de herziening van het verkeersreglement voorbereidde stelde dan ook uitdrukkelijk een dubbele regeling voor: het besturen van een automobiel werd afhankelijk gemaakt van het bezit van een rijvergunning, die zou kunnen ingetrokken worden, (a) door de rechtbank, als een bijkomende maatregel bij een veroordeling, en (b) door de regering, volgens in koninklijke besluiten te bepalen voorwaarden. Zuiver juridisch gesproken was het ontzeggen van het recht tot besturen van een voertuig iets helemaal anders dan het intrekken van een administratieve vergunning. Het eerste kwam aan de gerechtelijke macht toe, een recht kon maar ontzegd worden mits een gerechtelijke uitspraak. Omgekeerd had het gerecht in principe niets te maken met een administratieve vergunning. Het kwam aan de uitreikende administratieve overheid toe om te beslissen over toekennen of intrekken van de betrokken vergunning. Maar in de maatschappelijke praktijk maakte dit alles natuurlijk niets uit: of een doodrijder van het stuur weggehouden werd door een ontzegd rijrecht of door een ingetrokken rijbewijs maakte voor de potentiële verkeersslachtoffers bitter weinig uit.<sup>123</sup>

De automobilistenorganisaties wachtten de invoering van een rijbewijs niet af, en startten vrij vroeg met de inrichting van rijsscholen. Dat was hoegenaamd niet bedoeld ter voorkoming van automobielongevallen. De opleidingen waren gericht naar personen die in dienst wilden treden als chauffeurs-knechten. De automobieleigenaars hadden er natuurlijk alle belang bij om bekwaam en betrouwbaar personeel te hebben om hun dure en gevaarlijk snelle wagens te besturen.

Il faut avoir pratiqué l'auto pour se rendre compte des difficultés que l'on éprouve dans le choix d'un chauffeur. A part quelques exceptions très honorables, qui ont d'ailleurs les prétentions financières d'un premier ténor, on peut dire que la plupart des chauffeurs salariés sont un poids mort et souvent malpropre à emporter plutôt qu'une aide. Ce qui explique que certains automobilistes se passent de chauffeurs et font leur besogne eux-mêmes. Mais tout le monde n'a pas cette ardeur pour un travail peu attrayant.<sup>124</sup>

<sup>122</sup> *Parlementaire Stukken Senaat*, 13/11/1906, nr. 5, p. 15-6.

<sup>123</sup> Terminologisch gezien wordt in verband met de gerechtelijke bevoegdheid best gesproken van een *rijverbod*, evenwel geen geijkte juridische term. In verband met de administratieve bevoegdheid wordt best gesproken van een *rijvergunning*, analoog met het Frans (*permis de conduire*) en het Engels (*license to drive*). De geijkte term in het Nederlands is evenwel *rijbewijs*. In de praktijk worden deze bevoegheden en termen voortdurend vermengd.

<sup>124</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 3/1904, p. 121.

Vóór de Eerste Wereldoorlog deed er zich inderdaad een *chauffeurprobleem* voor: de chauffeurs-knechten waren arrogant, probeerden bij de garages commissies af te dwingen, werden regelmatig gesignaleerd terwijl ze met hun vriendjes aan het spelerijden waren, en werden in het algemeen als brutaal en ongemanierd ervaren.<sup>125</sup> De Automobile Club probeerde al in 1902 hier iets aan te doen door een nieuwe vereniging fors te subsidiëren, de Société des Chauffeurs-Mécaniciens, een belangenvereniging voor dienstpersoneel dat als chauffeur werkzaam was. In 1904 stelde Charles Craninckx – altijd op zoek naar een bijverdienste – aan de Chambre Syndicale de l'Automobile voor om een rijsschool op te richten. Of beter gezegd: een opleiding voor chauffeurs-mécaniciens, want aan de leerlingen werd niet zozeer het besturen van een automobiel aangeleerd als wel het onderhoud en het uitvoeren van dringende herstellingen. De Chambre ging hier inderdaad op in en zocht subsidies voor de oprichting van een nieuwe school. In de volgende jaren kwamen opleidingen tot stand in Brussel, Morlanwelz, Luik, etc. Vaak ging het om bestaande technische scholen die hun opleidingen in de mechanica uitbreidden, zij het dat hun leerlingen ook nog oogonderzoeken moesten ondergaan, en lessen in goede manieren kregen.<sup>126</sup>

De Touring Club had reden om tevreden te zijn in de volgende jaren: nadat de regering succesvol de Automobilismewet had afgeblokt, was er geen reden meer om het rijbewijs bij wijze van alternatief in te voeren. Het rijbewijs was dan ook niet opgenomen in de herziening van het verkeersreglement van 1910, en al evenmin in de herziening van 1914. Pas in 1963 werd het rijbewijs ingevoerd, en dan nog werd het pas verplicht in 1969, en werd maar in 1975 aan het rijexamen een praktische rijproef toegevoegd. Het rijverbod of het ontzeggen van het recht tot besturen kwam er wel al vroeger, met de wet van 1924.

Een laatste reeks van maatregelen die in de debatten rond de Automobilismewet werden voorgesteld was het aanzienlijke verzwaren en uitbreiden van de straffen. De strafmaat in de Verkeerswet van 1899 was niet erg streng: een tot acht dagen gevangenis en/of een boete van 5 tot 200 frank (eventueel te verminderen tot ten minste een frank).<sup>127</sup> Daarnaast waren er natuurlijk ook de straffen in het Strafwetboek voorzien voor het toebrengen van slagen en verwondingen, die eventueel konden ingeroepen worden bij verkeersongevallen. Het voorstel Hanrez verhoogde deze straffen niet, maar probeerde wel het toepassingsveld ervan uit te breiden, om zeker te zijn dat niet enkel de chauffeur-knecht die achter het stuur zat op het

<sup>125</sup> Kevin Borg, 'The "Chauffeur Problem" in the Early Auto Era: Structuration Theory and the Users of Technology', *Technology and Culture*, xl, 1999, nr. 4, p. 815-7.

<sup>126</sup> *L'Automobile belge*, 21/1/1902, p. 7, 28/1/1902, p. 12, 11/2/1904, p. 8 en 9/6/1904, p. 11, *Automobile-Vélocé*, 2/3/1905, p. 132, 5/10/1905, p. 901 en 10/3/1908, p. 4-5, *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, mei 1904, p. 198-9, 15/3/1908, p. 114 en 15/8/1908, p. 357. De Moto Club probeerde in 1904 een alternatief te bieden door een chauffeursdiploma in het leven te roepen, door hen uitgereikt na het afleggen van een rijexamen (*Automobile-Vélocé*, 8/6/1904, p. 9). De Touring Club van haar kant organiseerde in 1912 een *werkbeurs* voor meesters en chauffeurs-knechten, in de praktijk een prikbord aan de ingang waar geïnteresseerden jobzoekertjes konden achterlaten (*Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 1/4/1912, p. 167).

<sup>127</sup> *Belgisch Staatsblad*, 25/8/1899, p. 3421-2.



moment van de verkeersovertreding gestraft zou worden, maar ook de automobieleigenaar die erbij zat en die ongetwijfeld, zo meende Hanrez, de chauffeur aangespoord had tot de overtreiding.<sup>128</sup> Bij Magnette werden, zoals eerder vermeld, een aantal nieuwe strafmaatregelen voorzien, de dubbele schadevergoeding en het rijverbod. Vooral dat laatste gaf aanleiding tot het invoeren van aanzienlijk zwaardere strafmaten. Een overtreiding van het rijverbod leverde een gevangenisstraf op van acht dagen tot twee jaar en/of een boete van 26 tot 3000 (!) frank. Bij herhaling automatische gevangenisstraf, bij nog een herhaling automobiel verbeurd verklaard. Bovendien, bij rijverbod moest de automobiel verkocht worden, en de derde keer dat een rijverbod werd uitgesproken was het levenslang.<sup>129</sup> In het voorstel Braun werden deze straffen opnieuw verzacht: een overtreiding van het rijverbod leverde nog slechts een gevangenisstraf op van een dag tot een maand en/of een geldboete van 5 tot 500 frank. Bij herhaling verdubbelde dit wel, maar dan nog kon een automobilist die voor de tweede maal een rijverbod genegeerd had er met een boete van tien frank vanaf komen. Bovendien werd de wet op de voorwaardelijke veroordeling expliciet van toepassing verklaard. Dit waren zeker geen strenge straffen, daartegenover stond enkel dat de administratie voortaan de veroordelingen zou opvolgen in een centraal strafregister.<sup>130</sup>

Het was opvallend hoezeer de strafmaat laag werd gehouden tegenover de misbruiken van het automobilisme, zeker voor gevangenisstraffen was er bijna altijd een alternatief in de vorm van boetes. Een uitzondering daarop vormde het vluchtmisdrijf. Anoniem wegvluichten met een snelle automobiel na een ongeval, zich aan zijn of haar verantwoordelijkheid onttrekken en het slachtoffer in de steek laten werd algemeen, door de tegenstanders van het automobilisme maar evengoed door de meeste automobilisten zelf, ervaren als een schokkend immorele en laffe daad. Voor zoiets was geen straf te min. Althans, zo klonk het, de praktijk zag er enigszins anders uit. In eerste instantie was de nummerplaat ingevoerd geworden als een remedie tegen het wegvluichten na het ongeval, in België reeds erg vroeg, met de Verkeerswet van 1899. Zo de automobiel zelf moeilijk identificatie van de eigenaar toeliet, en de inzittenden meestal ingepakt waren in zware stofwerende kleding, inclusief petten, sluiers, lange jassen en zware stofbrillen, en dus de facto onherkenbaar, dan kon dankzij de nummerplaat achteraan nog steeds uitgemaakt worden wie de eigenaar was van de wegvluichtende automobiel. Dat de nummerplaat achteraan moest hangen, en niet opzij van het voertuig, zoals bij karren werd geëist, had te maken met de snelheid van de wegvluichtende automobiel. In dezelfde lijn lag de verplichting tot het dragen van een lantaarn achteraan bij duisternis, niet zozeer om zichtbaar te zijn bij nacht – dan was het nuttiger geweest om dit te verplichten bij de andere weggebruikers die in de weg reden van de aanstormende automobiel – als wel om de nummerplaat leesbaar te houden. De doodrijders

<sup>128</sup> *Parlementaire Stukken Senaat*, 26/12/1905, p. 3.

<sup>129</sup> *Parlementaire Stukken Senaat*, 13/11/1906, p. 15-6.

<sup>130</sup> *Parlementaire Stukken Senaat*, 9/4/1908n87, p. 157-9.

waren zich sterk bewust van deze achillespees achteraan hun wagen, vandaar de klachten over nummerplaten die met opzet met vet werden ingesmeerd zodat ze door het opwaaiende stof onleesbaar werden. De proces-verbalen *au vol* die dankzij de nummerplaat konden uitgeschreven worden waren het krachtigste wapen tegen de misbruiken van het automobilisme. En toen de lijst van de Belgische nummerplaten door Alfons Monet in boekvorm werd uitgegeven, steeg een storm van protest op, zagezegd omdat de privacy werd geschonden, maar in werkelijkheid natuurlijk omdat nu de hele bevolking in staat was om de doodrijders te identificeren.<sup>131</sup>

Ondanks de plicht tot het dragen van een nummerplaat bleven de klachten komen over automobilisten die wegvluchtten na een ongeval. Na een schier eindeloze reeds wetsvoorstellen in Frankrijk stelde Ambroise Colin in 1907 de reeds eerder vermelde regeling voor waarbij een automobilist die een ongeval had veroorzaakt verplicht was om hiervan binnen de 24 uur aangifte te doen.<sup>132</sup> Dat was een handige formulering, een probleem was altijd geweest dat automobilisten soms wel wilden stoppen, maar moesten wegvluchten om aan een lynchpartij te ontsnappen. Toch nam de Franse wet van 17 juli 1908 dit principe niet over: een automobilist die besepte een ongeval veroorzaakt te hebben maar naliet om te stoppen liep zware straffen op: zes dagen tot twee maanden gevangenisstraf *plus* een boete van 16 tot 500 frank. Bovendien werd het vluchtmisdrijf in deze wet een misdrijf *sui generis*, dat wilde zeggen dat de straf voor het ongeval zelf of voor de verkeersovertreding die eraan voorafging hier nog bovenop kwam (en door de wet zelfs nog eens verdubbeld werd).<sup>133</sup> In België evenwel haalde de regeling van Colin het aanvankelijk wel: ze werd opgenomen in het voorstel van de Senaatscommissie en door de Senaat goedgekeurd. De straffen die voorzien werden waren ditmaal niet voor de poes: een gevangenisstraf van acht dagen tot een jaar, plus een boete van 26 tot 1000 frank, daarbovenop een rijverbod, *tijdelijk of zelfs voorgoed*, en de mogelijke verbeurdverklaring van de automobiel. Bovendien werd in artikel 3 van de Automobilismewet nu ook het onleesbaar maken van de nummerplaat strafbaar.<sup>134</sup> Maar zoals gezegd haalde de Automobilismewet het niet, in de herziening van het verkeersreglement van 1910 werden enkel de maatregelen opgenomen die de nummerplaat leesbaar moesten houden. De strengere straffen en het vluchtmisdrijf moesten wachten tot de wet van 1924.

<sup>131</sup> *L'Automobile belge*, 23/10/1902, p. 6.

<sup>132</sup> *Parlementaire Stukken Senaat*, 9/4/1908, p. 172.

<sup>133</sup> *Automobile-Aviation*, 4/3/1909, p. 201.

<sup>134</sup> *Parlementaire Stukken Kamer*, 14/7/1909, nr. 211, p. 3-5.

## Hoofdstuk 7 – Automatisering

De evolutie die reeds rond 1910 merkbaar was werd na de Eerste Wereldoorlog nog duidelijker: de automobiemarkt was aan een snelle groei bezig, en het utilitaire gebruik van de automobiel speelde een steeds grotere rol. De *Groote Oorlog* legde het automobilisme zes jaar lang stil, zowel letterlijk als figuurlijk, maar tegelijk maakte hij de doorbraak na de wapenstilstand mogelijk. De *animale tractie* was namelijk nog meer gehavend uit de oorlog gekomen, en toen de automobielfabrieken vanaf 1919 opnieuw konden leveren werden er massaal commerciële motorvoertuigen verkocht. Het proces van automatisering bereikte de fase van de doorbraak in de jaren 1920. Het werd een massaal verschijnsel, de kaap van de honderdduizend motorvoertuigen werd snel bereikt en al even snel doorbroken, en tegen het einde van het decennium was het automobielverkeer dominant geworden op de wegen. De automobiel was de standaard geworden. Voor de overheid betekende dit dat het automobielbeleid op een geheel andere leest werd geschoeid: voortaan was automobielgebruik geen zaak meer van irritant rondracende rijkeluijszootjes, maar als nieuwe en succesvolle transportsector een steunpilaar van de nationale welvaart. Het eerste effect daarvan op politiek vlak was een lawine aan automobielbelastingen, die tegen het einde van het decennium goed waren voor een tiende van de staatsbegroting.

Op het terrein veranderde zo goed als alles in de tussenoorlogse periode. De nationale automobieliindustrie, op een veel te krappe nationale markt, was een vogel voor de kat. De Belgische automobiellbouwers werden een snel uitstervend ras. Hun rol werd overgenomen door de grote importeurs en de grote automobiellgarages, maar ook dat zou niet lang duren. De zogenaamde assemblagebedrijven, de Antwerpse vestigingen van Ford en General Motors op kop, namen de leiding over van de Belgische automobiellindustrie. In 1936 verenigden ze zich met de groten uit de benzinesector en stichtten Febiac. Ook de automobilistenorganisaties moesten zich aanpassen, en ondergingen een dubbel transformatieproces van massalisering en institutionalisering, zeker nadat de Touring Club eerst door het historische plafond ging van de honderdduizend leden, even later zelfs dat van de tweehonderdduizend. De Automobile Club en de Moto Club fusioneerden, maar konden niet beletten dat er nieuwe spelers kwamen, zoals de Union Routière of ADIA. Tegelijk werden ze door te participeren in een lange stoet van overheidscommissies steeds nauwer bij het automobiellbeleid betrokken.

## 7.1 Doorbraak van de automobiel

---

Waren er aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog in België een goede tienduizend personenwagens in gebruik, in 1930 waren er dat meer dan 160.000. Deze verhoudingen vonden we in België, maar evenzeer in Frankrijk, Duitsland of Zwitserland.<sup>1</sup> In zowat alle geïndustrialiseerde landen brak de automobiel door in de tussenoorlogse periode. De *teuf-teuf* van weleer sprak nu een veel ruimer publiek aan dan enkel rijke sporthelden, en werd in toenemende mate gebruikt voor andere dan recreatieve activiteiten. Dat bleef weliswaar een welstellend, burgerlijk publiek. Een onderzoek in het kanton Zürich in 1925 wees uit dat meer dan driekwart van de automobielbezitters ondernemers, handelaars en middenstanders waren. Arbeiders en boeren maakten minder dan vijf procent uit van het totaal.<sup>2</sup> Een belangrijke vaststelling daarbij was dat de groei van de gemotoriseerde vrachtvoertuigen onmiddellijk na de Eerste Wereldoorlog veel hoger lag dan deze van de personenwagens: twee maal hoger in Duitsland en Zwitserland, zelfs vijf maal hoger in Frankrijk.<sup>3</sup> Möser merkte daarbij op dat in Duitsland meer dan de helft van de vrachtvoertuigen van het lichte type waren, bestelwagens dus eerder dan camions. Voor het aan huis leveren van melk, groente etc. waren kleine snelle bestelwagens, meestal nog halfopen vooraan, nu eenmaal een stuk handiger dan paard en kar. Deze laatste werden teruggeduwd en maakten in het midden van de jaren twintig maar de helft meer uit van het straatverkeer.<sup>4</sup>

De Eerste Wereldoorlog zorgde voor een algemene stilstand van de automobilisering, en dat gedurende bijna zes jaar. Pas in de loop van 1920 kon de automobielmarkt opnieuw min of meer aansluiten bij de vooroorlogse ontwikkelingen. De redenen hiervoor waren niet ver te zoeken: een motorvoertuig was een schaars en bij de militairen erg gewild goed ; benzine was nauwelijks te krijgen tijdens de oorlog ; en het automobilisme was nu eenmaal nog steeds in grote mate een recreatieve bezigheid, de meeste eigenaars achtten het raadzaam om niet-noodzakelijke goederen als automobielen of motorfietsen voor de duur van de oorlog maar weg te bergen onder doeken of bij familie op het platteland, onder een dikke laag stro.<sup>5</sup>

Reeds vóór de Duitse inval op 4 augustus 1914 hing de oorlog in de lucht. Het koninklijk besluit van 30 juli 1914 verbood de uitvoer van een reeks goederen, waaronder automobie-

<sup>1</sup> Merki, *Der holprige Siegeszug des Automobils*, p. 109. Andere landen kenden een nog meer uitgesproken groei, bijvoorbeeld Nederland van 4000 in 1913 naar 113.000 in 1930. Voor de V.S. en Groot-Brittannië, en een algemeen internationaal overzicht, zie T[heo] Barker, 'The international history of motor transport', *Journal of Contemporary History*, xx, 1985, nr. 1, p. 3-19.

<sup>2</sup> Merki, *Der holprige Siegeszug des Automobils*, p. 111.

<sup>3</sup> Idem, p. 109.

<sup>4</sup> Möser, *Geschichte des Autos*, p. 107-8.

<sup>5</sup> *La Moto*, 10/12/1918, p. 8.

len, motorfietsen en benzine.<sup>6</sup> Een ander koninklijk besluit richtte een vrijwilligerskorps op van automobilisten en motorrijders. Het leger riep automobilisten op om toe te treden tot een bijzonder vrijwillerskorps, met hun automobiel (en met hun chauffeur, als de heren automobilisten dit nodig achtten). In oorlogstijd zou het korps dan deel uitmaken van het leger, en de voertuigen zouden gebruikt worden voor een reeks militaire activiteiten, gaande van post bezorgen, over het vervoer van militairen tot het uitvoeren van verkenningstochten aan het front. De leiding van het korps zou berusten bij een bestuur dat samengesteld werd uit bestuursleden van de voornaamste automobilistenorganisaties. De voorzitter van de Automobile Club zou fungeren als korpsleider. Opmerkelijk was dat een bekwaamheidsbewijs werd geëist van de vrijwilligers, het was niet duidelijk wie dit zou afleveren. Erg veel succes was dit korps niet beschoren, gezien de laattijdigheid van het besluit, getekend op 1 augustus maar pas gepubliceerd de dag na de inval, op 5 augustus.<sup>7</sup> Een veel directere aanpak was de opeising van automobielen door de regering. Cijfers hierover zijn niet beschikbaar, maar op 15 augustus liet het Ministerie van Financiën weten dat de administratie moeilijk kon volgen met de registratie van de *talrijke opeischingen van automobielen*.<sup>8</sup>

Het effect op de werking van de automobilistenorganisaties was evident. De Touring Club had het over *le mouvement automobile, arrêté pendant quatre ans*.<sup>9</sup> We kunnen kort zijn: er waren geen activiteiten tijdens de oorlog. Er verschenen ook geen tijdschriften wegens de algemene papierschaarste en de militaire censuur. De hele automobielpers lag plat, zelfs de machtige Touring Club moest de publicatie van haar ledenblad stilleggen.<sup>10</sup> Wel bleven de besturen een sluimerend bestaan leiden, zodat de meeste verenigingen na de oorlog konden heropgestart worden. De secretariaten met betaald personeel kregen het moeilijk. De Automobile Club des Flandres stuurde in 1916 een brief aan haar leden met de vraag om een bijdrage van vijf frank te storten, aangezien de inkomsten van voor de oorlog uitgeput waren en het van belang was om de bediende van het secretariaat te kunnen blijven betalen.<sup>11</sup> De grote organisaties hadden een iets grotere reserve, maar kregen dan weer last met de bezettende overheden. De Touring Club, wiens secretariaat bleef functioneren tijdens de oorlog, kreeg herhaaldelijk bezoek van Duitse soldaten die materiaal kwamen opeisen, eerst kaarten en plannen, later ook persen en schrijfmachines. De Automobile Club liet kort na de oorlog weten dat de secretarissen nog op post waren, maar dat de meubelen en de bibliotheek helaas waren verdwenen uit het secretariaat.<sup>12</sup>

<sup>6</sup> Belgisch Staatsblad, 31/7/1914, p. 4901-2.

<sup>7</sup> Belgisch Staatsblad, 5/8/1914, p. 5003-7.

<sup>8</sup> Belgisch Staatsblad, 15/8/1914, p. 5149.

<sup>9</sup> Bulletin officiel du Touring Club de Belgique, 15/10/1920, p. 473.

<sup>10</sup> Het laatste nummer vóór de oorlog was dat van 15 augustus 1914 (de Touring Club liet de tienduizenden exemplaren van haar tijdschrift altijd op voorhand drukken, vandaar een datum die dateerde van na het uitbreken van de oorlog), en heeft slechts een beperkte verspreiding gehad. Begin 1919 publiceerde de Touring Club een *1914-nummer*, een extra honderd bladzijden die de jaargang 1914 postfactum vervolledigden. Gelijkaardige nummers verschenen voor de jaargangen 1915, 1916, 1917 en 1918.

<sup>11</sup> BE ugent CBV.II.A.9.automobiles.locations.

<sup>12</sup> L'Automobile, 4/1/1919, p. 1 en 8/3/1919, p. 1-2.

De Belgische automobiellindustrie werd volledig van de kaart geveegd. De meeste automobiellfabrieken werden in beslag genomen en geplunderd. Sylvain de Jong van Minerva vond in 1918 enkel een leeggeroofde fabriekshal terug (maar bestelde nieuwe machines en was snel weer in productie). De Fabrique Nationale in Herstal werd opgeëist door de Duitsers die er een grote garage voor defecte vrachtwagens installeerden.<sup>13</sup>

Tijdens de oorlog was de openbare ruimte dus zo goed als automobiellvrij geworden. Dat belette de bezettende overheid niet om controle te proberen krijgen op wat restte van de Belgische automobiellwereld. De *Verordnung über den Verkehr mit privaten Kraftfahrzeugen in Belgien* van 26 mei 1915 stelde dat elke automobiell moest gedeclareerd worden. Dat werd door de bevolking geïnterpreteerd als een eerste stap om hun voertuigen te kunnen opeisen. Tegelijk werd het gebruik van automobiellen op de openbare weg in principe verboden, slechts enkele categorieën automobiellen mochten gebruikt worden, en dan nog enkel mits uitdrukkelijke toestemming van de Duitse overheid. Aan militaire voertuigen moest hoe dan ook steeds voorrang worden gegeven. Merkwaardig waren enkele vooruitstrevende verkeersregels: er werd een rijbewijs ingevoerd, en de snelheidslimieten werden opgetrokken tot 60 km per uur en 30 km per uur in de bebouwde kom.<sup>14</sup> Vanaf 20 september 1917 werd ook het gebruik van fietsen verboden, al werden er hier nogal wat uitzonderingen op gemaakt, wie zijn fiets nodig had om naar het werk of de school te gaan mocht deze wel gebruiken. Tegelijk werden de fietsbanden opgeëist. Een groot succes werd dit niet, volgens de Touring Club zorgde het voor nogal wat drukte op de tweedehandsmarkten: fietseigenaars leverden oude tweedehandse banden in, en verstopten hun echte fietsbanden.<sup>15</sup>

Het grootste en meest schrijnende probleem na de wapenstilstand op het vlak van verkeer was de toestand van de wegen. Minister van Openbare Werken Anseele ondernam op woensdag 4 december 1918 een automobielltocht doorheen Vlaanderen in gezelschap van een aantal hoge ambtenaren en parlementsleden om de oorlogsschade te aanschouwen, in het bijzonder wat de wegen betrof.<sup>16</sup> Ingenieur Dobb van Bruggen en Wegen beschreef de toestand van het Belgische wegnennet onmiddellijk na de oorlog. De staat van verwaarlozing gedurende de bezetting had het wegnennet laten aftakelen. De troepenbewegingen tijdens de oorlog en de massale terugtocht op het einde van de oorlog hadden zo goed als het hele wegnennet in ernstige mate beschadigd. Fietspaden waren omzeggens verdwenen. In de Westhoek was de verwoesting totaal. Op 8000 km rijkswegen moesten er ongeveer 1500 km volledig heraangelegd worden, en de overige 6500 km hadden dringend onderhoud nodig.<sup>17</sup>

<sup>13</sup> Kupélian, *De geschiedenis van de Belgische auto*, p. 68, *L'Automobile*, 1/2/1919, p. 3, Fridenson in Jean-Pierre Bardou (e.a.), *La révolution automobile*, Parijs, 1977, p. 113.

<sup>14</sup> Dit werd nog eens uitdrukkelijk herhaald in de verordening van 19 januari 1916: gekleurde lichten waren verboden en de weg moest onmiddellijk vrijgemaakt worden voor militaire voertuigen (*Gesetz- und Verordnungsblatt für die okkupierten Gebiete Belgiens*, 3/6/1915, p. 645-654 en 24/1/1916, *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 1915, p. 99-100).

<sup>15</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 1917, p. 76.

<sup>16</sup> *L'Automobile*, 7/12/1918, p. 2.

<sup>17</sup> *Annales des travaux publics de Belgique*, april 1919, p. 231-3 en oktober 1919, p. 721.

Er golden nog strenge beperkingen op het gebruik van automobielen. Elke automobilist die zijn wagen wilde gebruiken moest eerst een rijvergunning (*permis de conduire*) gaan afhalen bij de militaire veiligheid in de provinciehoofdstaats. Er werd naar verluidt strikt gecontroleerd door legerpatrouilles, en de straffen waren niet mals.<sup>18</sup> Ook de achtergelaten legervoertuigen vormden een probleem, zij het dan vooral voor de automobiellindustrie en -handel. De nieuw gestichte Union des Garagistes d'Automobiles de Belgique riep haar leden op te weigeren om automobielen te herstellen die waren achtergelaten door de bezetter of die zonder licentie waren geïmporteerd, dit uiteraard om de eigen automobiellverkoop te beschermen. Een andere vraag was wat er met de drieduizend vrachtwagens van het Belgische leger zou gebeuren, nu er gedemobiliseerd werd. En zoals verwacht kon worden geraakten de eigenaars van automobielen die aan het begin van de oorlog waren opgeëist zeer moeilijk aan een vergoeding.<sup>19</sup>

Maar het grootste probleem van allemaal was natuurlijk om aan een automobiel te geraken. Het grootste deel van het automobiellpark was verdwenen tijdens de oorlog, en de automobiellfabrieken moesten heropgestart worden. Toch herstelde de automobiellmarkt zich merkwaardig snel na de oorlog. La Moto merkte in dat verband op:

Depuis la fin de la guerre, on constate une augmentation très notable de la circulation des véhicules automobiles et on peut prédire que cette augmentation deviendra beaucoup plus intense encore, car c'est par la traction mécanique que l'on remplace généralement les chevaux pris par les réquisitions.<sup>20</sup>

De Eerste Wereldoorlog functioneerde aldus als een versnellingsmoment in de automatisering: wie tijdens de oorlog zijn paard was kwijtgeraakt, investeerde niet in een nieuw paard, maar schakelde over naar een automobiel. Het moment was gekomen om te mechaniseren, en het was de schaarste na de oorlog die het gecreëerd had. Natuurlijk moet men hier voor ogen houden dat het kweken van een nieuw paardenbestand nu eenmaal enkele jaren langer duurde dan het (her)installeren van een automobiellfabriek. Vooral voor de middenstand was het probleem nijpend: motorisering hier was niets minder dan een kwestie van overleven. Menig waarnemer verwonderde zich dan ook over het opvallend grote aantal camionnettes dat men kort na de oorlog zag rondrijden, het leek wel alsof iedere beenhouwer-van-om-de-hoek zijn eigen automobiel wilde hebben.

Depuis l'armistice, le nombre des véhicules attelés a considérablement diminué, mais celui des véhicules automobiles a augmenté énormément. Et surtout celui des camions, camionnettes et autos à l'usage du commerce.

De même que, comme disait Lafontaine, tout noble veut avoir un page, tout commerçant tire gloire de posséder son auto de livraison. Et cela avec d'autant plus de facilité que c'est en fin de compte le consommateur qui paie cette addition au frais généraux.

A voir certains autos de livraison, on peut se demander s'ils ne sont pas plutôt une forme de réclame, de publicité ambulante. C'est bien possible.<sup>21</sup>

<sup>18</sup> Belgisch Staatsblad, 4/1/1919, p. 38, Bulletin officiel du Touring Club de Belgique, maart 1919, p. 70, april 1919, p. 95 en juni 1919, p. 146, La Belgique industrielle, september 1919, p. 191.

<sup>19</sup> L'Automobile, 22/2/1919, p. 1 en 22/3/1919, p. 2.

<sup>20</sup> La Moto, 7-20/1/1920, p. 693.

<sup>21</sup> Bulletin officiel du Touring Club de Belgique, 1/3/1921, p. 116.

De Touring Club pleitte in 1921 voor het op de markt brengen van een rudimentair gemotoriseerd voertuig, en somde op voor wie dat allemaal nuttig zou kunnen zijn: handelsreizigers, middenstanders die hun ronde deden, vakmannen die een klant bezochten met een helper en hun gereedschap (loodgieters, elektriciens, schilders etc.), landmeters, zakenmannen, verzekeraars, (dieren)artsen, enzovoort.

Chacun sait que ce sont actuellement les petites livraisons et les petits transports qui sont particulièrement coûteux. Qu'ils se fassent par charrettes à bras ou par petits camions, ils sont ruineux, et le prix de la marchandise transportée s'en trouve considérablement augmenté. La voiturette utilitaire viendrait remédier à cet état de choses et prendrait une place qui n'est occupée actuellement par aucun moyen de transport pratique. En somme, elle payerait pendant la semaine, et bien au delà, le plaisir de la promenade du dimanche et elle permettrait à beaucoup plus de gens de goûter du tourisme automobile. N'est-ce pas cela que nous devons chercher à réaliser dans notre monde démocratique d'après guerre?<sup>22</sup>

Voor twee automobilistenorganisaties had de oorlog verstrekkende gevolgen. De Moto Club, die altijd al in een uitzichtloze positie had gezeten, besloot om er het bijltje bij neer te leggen. Onmiddellijk na de oorlog werden gesprekken opgestart tussen Jules Hansez en het bestuur van de Automobile Club met het oog op een fusie. In mei 1919 werd een akkoord gesloten: de leden van de Moto Club kregen een lidkaart van de Automobile Club, de voorzitter van de Moto Club werd ondervoorzitter van de Automobile Club, en besturen, commissies en secretariaten werden samengesmolten. De laatste algemene vergadering van de Moto Club vond plaats op 3 juli 1919.<sup>23</sup>

De Chambre Syndicale de l'Automobile kreeg met interne problemen af te rekenen. Er waren direct na de oorlog importmuren opgetrokken in de vorm van verhoogde douanetarieven voor automobieliimport, maar België was hierin niet gevolgd en hanteerde nog het vooroorlogse tarief. Dat bracht de Belgische automobiellbouwers in een penibele situatie: ze konden niet exporteren door de buitenlandse importmuren, maar ook niet beletten dat de Belgische markt overspoeld werd met goedkope import. De automobiellconstructeurs vroegen dus hogere Belgische douanetarieven, maar zo hadden de automobiellhandelaars – de meerderheid binnen de Chambre Syndicale – het natuurlijk niet begrepen. Binnen de organisatie stonden constructeurs, onder leiding van Sylvain de Jong (Minerva), lijnrecht tegenover importeurs, onder leiding van Oscar Grégoire (Union des Garagistes). Op 15 april 1919 vond een algemene vergadering plaats die als *orageuse* werd omschreven. Een nota van de constructeurs waarin verhoogde douanetarieven werden geëist was voorgelegd aan de voorzitter van de Chambre Syndicale, Jacques de Liedekerke. Grégoire reageerde door een algemene vergadering bijeen te roepen en gebruikte zijn numerieke meerderheid om een nota goed te keuren waarin aan de regering gevraagd werd om de bestaande douanetarieven te behouden. Een schisma hing in de lucht. Na enkele mislukte verzoeningspogingen gingen de automobiellbouwers onder leiding van De Jong solo slim en bezorgden in juni een eisen-

<sup>22</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 1/8/1921, p. 354.

<sup>23</sup> *L'Automobile*, 5/4/1919, p. 1-2, 17/5/1919, p. 3 en 12/7/1919, p. 5.



motie aan de Kamer. Op het einde van 1919 werd de organisatie opgesplitst in een *Chambre Syndicale des Constructeurs d'Automobiles* en een *Chambre Syndicale des Négociants en Automobiles*.<sup>24</sup>

De allereerste activiteit van het automobilisme was van een macabere aard. Reeds in zijn tweede nummer, op 4 december 1918, publiceerde *L'Automobile* een excursie naar *les régions dévastées* aan de IJzer: “Nombreux sont les automobilistes qui se proposent d'aller excursionner prochainement vers les champs de bataille de l'Yser.”<sup>25</sup> De patriottische waarde van hetgeen later *fronttoerisme* werd genoemd werd ook ingezien op regeringsniveau. Op de ministerraad van 22 april 1919, amper vijf maanden na de wapenstilstand, stelde minister van Oorlog Fulgence Masson voor “dans les régions qui ont été le siège de combats, de planter des poteaux indicateurs, de publier peut-être un guide sommaire [...] en vue de favoriser le tourisme.” Minister van Openbare Werken Edward Anseele ging hiermee akkoord en zou zijn medewerking verlenen.<sup>26</sup> De boodschap viel niet in dovemansoren. Als allereerste activiteit van het automobilisme na de oorlog waren de automobielfeesten van Oostende gepland, in juli 1919. De Automobile Club besloot om de koers om te dopen tot *Rallye des Champs de Bataille*, met de bedoeling om de wedstrijden te combineren met bezoeken aan de slagvelden van de IJzer.<sup>27</sup> De Touring Club ging nog een stap verder, en publiceerde in juni 1919 gedetailleerde routebeschrijvingen van (automobiel)bezoeken aan de getroffen streek, vanuit Nieuwpoort over Diksmuide naar de frontzone, met vermelding van welke wegen nog ontoegankelijk waren en langs welke routes men de getroffen streek reeds kon bereiken. Het jaar erna ging de toeristische vereniging nog verder, en organiseerde dagelijkse rondritten in het voormalige oorlogsgebied met autobussen vanuit Oostende, “le pieux pèlerinage aux champs héroïques de l'Yser, à Ypres l'inviolée, à Dixmude martyre et à Nieuport, la ville aux tranchées souterraines.”<sup>28</sup>

De sleutel van de automatisering waren natuurlijk de snel stijgende aantallen motorvoertuigen in gebruik. Einde 1913 waren er in België meer dan tienduizend automobielen, met de motorfietsen erbij kwam het aantal gemotoriseerde voertuigen ruim boven de zestienduizend. Na de oorlog moest het automobielpark opnieuw aangevuld worden, en daartoe moest de automobielpductie – of belangrijker nog, de automobielimport – opnieuw op gang komen. De belangrijkste Belgische automobielpbouwers konden in de tweede helft van 1920 opnieuw met een productieaanbod op de markt komen, maar schatten dat tegen dan de achtergebleven legervoertuigen en de massale invoer al bijna de helft van het gat in de markt

<sup>24</sup> *L'Automobile*, 1/2/1919, p. 3, 19/4/1919, p. 1, 24/5/1919, p. 2, 28/6/1919, p. 4, 11/10/1919, supplement, 1/11/1919, p. 3, 13/12/1919, p. 3 en 27/12/1919, p. 3.

<sup>25</sup> *L'Automobile*, 14/12/1918, p. 1.

<sup>26</sup> Notulen van de Belgische ministerraad, 22/4/1919, p. 5-6.

<sup>27</sup> *L'Automobile*, 17/5/1919, p. 1.

<sup>28</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, juni 1919, p. 136-45 en 15/5/1920, p. 222.

hadden opgevuld.<sup>29</sup> Vanaf 1921 beschikken we opnieuw over cijfers.<sup>30</sup> Die zijn zonder meer indrukwekkend: in dat jaar bleek het automobielpark reeds verdubbeld te zijn ten opzichte van het vooroorlogse niveau. Ook de jaren daarna bleef het automobielbezit fors toenemen, met jaarlijkse groeipercentages tussen 45 procent (1922) en 25 procent (1925). De sterkste groeicategorie was deze van de *camionettes* of bestelwagens, die verdubbelde in 1922 en verdrievoudigde nog eens in 1923. In 1925 reden er half zo veel bestelwagens rond in België als personenwagens, en bijna evenveel als motorfietsen.

Tegen 1930 was de drempel van de tweehonderdduizend motorvoertuigen genomen, en bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog telde het automobielpark meer dan driehonderdduizend voertuigen. Daarmee mogen we spreken, op een bevolking van ruim acht miljoen, van een massale aanwezigheid van de automobiel in de Belgische samenleving. Met *massale* aanwezigheid wordt bedoeld dat iedereen in zijn of haar nabije sociale omgeving wel een of meerdere automobielbezitters telde. Dat kon een notabele van het dorp zijn, de inwoners van een rijkere stadswijk iets verderop, of in toenemende mate ergens iemand in de familie. Daardoor was de automobiel niet langer iets exogeens, meegebracht van elders door vreemdelingen, maar een onderdeel van de eigen leefomgeving, en steeds meer een normaal onderdeel. Dat was uiteraard niet hetzelfde als een *veralgemeend* automobielbezit, een toestand waarbij het bezit van een eigen automobiel voor een meerderheid van de gezinnen een realiteit was geworden, en voor de anderen de norm, een fase die in België pas een aanvang nam vanaf de jaren 1950.<sup>31</sup>

In 1926-1927 deed zich een scherpe en merkwaardige groeivertraging voor. Merkwaardig, omdat in 1928 de in 1925 onderbroken groeicurve hernomen werd alsof er niets gebeurd was. De reden waarom deze periode van twee jaar in negatieve zin uit de weliswaar dalende groeicurve viel was moeilijk te achterhalen. De enige factor die een rol had kunnen spelen was de automobielbelasting, die in deze periode een aantal keren werd hervormd. We gaan hier dieper op in in de volgende paragraaf. Eveneens merkwaardig was de geringe invloed van de Wall Street Crash van 1929. Weliswaar was de groeicurve in deze fase sterk dalend, maar de daling was niet groter dan de jaren ervoor, er was met andere woorden geen knik in de curve die op een invloed van de financiële crisis wees. Wel was er voor het eerst sinds de Eerste Wereldoorlog een daling in absolute zin van de automobielen in 1934, en de moto's en camions in 1935. De nasleep van de crisis leek dus wel effect gehad te hebben. Na 1935 her-

<sup>29</sup> *L'Automobile*, 28/6/1919, p. 4.

<sup>30</sup> De cijfers waren belastingcijfers, maar ze waren niet geheel volledig. De wet op de automobielbelasting van 1913 verving de provinciale belastingen, maar werd door de oorlog niet geïnd tot 1919, en ook daarna waren er grote problemen met niet-aangifte. Het Ministerie van Financiën leverde pas voor het jaar 1921 statistische overzichten. Daarnaast was er ook nog de wet van 12 mei 1927 op de militaire opeisingen die een aangifteplicht oplegde aan automobieleigenaars. In de jaren 1930 werden jaarlijks per gemeente staten opgemaakt van het wagenpark. Deze aangifteplicht beperkte zich evenwel tot door de militairen opgegeven merken, bijvoorbeeld in 1931 Excelsior, Minerva, FN, Ford A en Chevrolet (*Belgisch Staatsblad*, 25/5/1927, p. 2452-9 en 18/11/1928, p. 4750-2, *Revue du Touring Club de Belgique*, 15/3/1932, bijlage p. 58-9).

<sup>31</sup> Peter Scholliers, 'Consommation de classe, consommation de masse. L'auto en Belgique depuis 1900', *Les Cahiers de la Fonderie*, 1992, nr. 12, p. 3.

Tabel 7.1 – Automobielbezit, 1921-1950

	Automobiel*	Motorfiets	Bestelwagen	Camion+bus	Totaal	% groei	Fiets
1921	14.999	12.995	2.257	3.390	33.641		
1922	21.839	17.470	4.735	5.133	49.177	46,18	
1923	28.366	21.823	12.972	5.939	69.100	40,51	
1924	44.361	24.964	16.609	6.843	92.777	34,26	
1925	55.604	29.025	23.830	7.311	115.770	24,78	1.458.741
1926	59.108	29.454	25.901	7.183	121.646	5,08	1.509.599
1927	63.425	32.686	26.541	6.544	129.196	6,21	1.615.855
1928	80.902	39.287	33.059	7.385	160.633	24,33	1.713.935
1929	93.371	45.814	40.250	9.611	189.046	17,69	1.815.782
1930	100.917	52.856	46.204	10.987	210.964	11,59	1.909.757
1931	112.693	57.532	51.310	11.968	233.503	10,68	1.954.249
1932	119.128	62.032	52.902	13.458	247.520	6,00	1.954.555
1933	127.245	63.990	52.121	15.118	258.474	4,43	2.062.361
1934	124.985	64.821	55.246	16.182	261.234	1,07	2.130.965
1935	129.752	63.270	60.612	11.667	265.301	1,56	2.277.606
1936	138.482	64.929	61.524	12.185	277.120	4,45	2.454.052
1937	150.192	67.235	63.756	13.572	294.755	6,36	2.625.087
1938	160.115	67.016	62.069	15.531	304.731	3,38	2.821.874
1939	161.394	64.561	60.524	17.328	303.807	-0,30	2.842.355
1940	114.991	32.529	45.693	12.363	205.576	-32,33	2.587.795
1941	17.205	8.235	21.651	8.853	55.944	-72,79	2.610.090
1942	12.441	5.934	16.776	11.023	46.174	-17,46	2.370.048
1943	10.883	6.684	13.411	11.949	42.927	-7,03	2.125.789
1944	14.950	10.466	15.557	12.850	53.823	25,38	2.045.493
1945	49.236	41.451	42.863	17.632	151.182	180,89	1.941.780
1946	86.001	72.320	65.257	26.572	250.150	65,46	2.212.663
1947	129.329	91.973	78.492	33.679	333.473	33,31	2.618.929
1948	177.288	108.641	86.496	41.185	413.610	24,03	2.781.460
1949	226.961	122.472	88.178	44.809	482.420	16,64	2.863.868
1950	273.599	139.932	93.142	51.424	558.097	15,69	2.980.201

\* Voor de periode 1927-1945 werden hierbij de onbelaste voertuigen opgeteld (in verhouding steeds minder dan vijf procent).

Bronnen: *Annuaire statistique de la Belgique et du Congo belge, 1922-1951, Handel - tourisme. Verkeer en vervoer*, p. 51, *Royal Auto*, 1/8/1929, p. 2.

stelde de groeicurve enigszins, maar dat was van korte duur, en in 1939 kromp het automobielpark voor het eerst. Ditmaal ging ook de categorie van de bestelwagens voor het eerst mee kopje onder, al hielden daarna de voertuigen voor goederenvervoer verrassend goed stand tijdens de moeilijke jaren van de Tweede Wereldoorlog.

Hoe verhielden de verschillende categorieën motorvoertuigen zich tot elkaar?<sup>32</sup> De eigenlijke automobielen, daarmee bedoelen we de personenwagens, vormden steeds ongeveer de helft van het motorvoertuigenpark, de motorfietsen en de vrachtvoertuigen elk ongeveer een

<sup>32</sup> Zoals vermeld in de inleiding werden tractors en tanks in dit onderzoek niet opgenomen. Tanks werden voor het eerst gebruikt tijdens de Eerste Wereldoorlog (Möser, *Geschiede des Autos*, p. 132), en na de oorlog was er steeds vaker sprake van *motoculture*, het gebruik van tractoren in de landbouw. De Automobile Club richtte in april 1919 een nieuwe commissie *Motoculture* op, en hield op 11 en 12 oktober 1919 een *Concours de Motoculture* in Roosbeek. In november werd de Chambre Syndicale Belge de Motoculture opgericht (*L'Automobile*, 12/4/1919, p. 1, 19/10/1919, p. 4 en 15/11/1919, p. 3).

Tabel 7.2 — Automobielbezit, verhoudingen van de categorieën, 1921-1950

	% automobiel	% motorfiets	% bestelwagen	% camion
1921	44,59	38,63	6,71	10,08
1922	44,41	35,52	9,63	10,44
1923	41,05	31,58	18,77	8,59
1924	47,81	26,91	17,90	7,38
1925	48,03	25,07	20,58	6,32
1926	48,59	24,21	21,29	5,90
1927	49,09	25,30	20,54	5,07
1928	50,36	24,46	20,58	4,60
1929	49,39	24,23	21,29	5,08
1930	47,84	25,05	21,90	5,21
1931	48,26	24,64	21,97	5,13
1932	48,13	25,06	21,37	5,44
1933	49,23	24,76	20,16	5,85
1934	47,84	24,81	21,15	6,19
1935	48,91	23,85	22,85	4,40
1936	49,97	23,43	22,20	4,40
1937	50,95	22,81	21,63	4,60
1938	52,54	21,99	20,37	5,10
1939	53,12	21,25	19,92	5,70
1940	55,94	15,82	22,23	6,01
1941	30,75	14,72	38,70	15,82
1942	26,94	12,85	36,33	23,87
1943	25,35	15,57	31,24	27,84
1944	27,78	19,45	28,90	23,87
1945	32,57	27,42	28,35	11,66
1946	34,38	28,91	26,09	10,62
1947	38,78	27,58	23,54	10,10
1948	42,86	26,27	20,91	9,96
1949	47,05	25,39	18,28	9,29
1950	49,02	25,07	16,69	9,21

Bronnen: *Annuaire statistique de la Belgique et du Congo belge, 1922-1951, Handel - tourisme. Verkeer en vervoer*, p. 51, *Royal Auto*, 1/8/1929, p. 2.

kwart. Deze balans kwam tot stand tegen 1925, toen de vrachtvoertuigen voor het eerst het aantal motorfietsen overtroffen, en bleef de hele periode door merkwaardig stabiel. Pas op het einde van de jaren 1930 begonnen de personenwagens opnieuw heel licht wat aan markt-aandeel te winnen, ten koste van zowel motorfietsen als vrachtvoertuigen.

De personenwagens omvatten tevens de categorieën van de taxi's en huurwagens. De taxi's, waarvan het aantal steeds tussen zesduizend en achtduizend schommelde, vormden in 1927 nog acht procent van het aantal personenwagens, maar omdat hun aantal min of meer stabiel bleef en pas in de tweede helft van de jaren 1930 licht begon te stijgen was hun aandeel tegen dan teruggevallen tot minder dan vijf procent.

Het aandeel van de motorfietsen bleef de hele periode door, zoals gezegd, zeer stabiel, op een kwart van het aantal motorvoertuigen. De theorie van het motorfietsbezit als *stepping stone* voor automobielbezit kon voor deze periode dus in elk geval niet uit de cijfers worden afgelezen (hetgeen niet betekende dat de theorie daarmee weerlegd werd).

Tabel 7.3 – Regionaal bezit van automobielen (in %), 1921-1950

	1921	1925	1930	1935	1940	1945	1950
Antwerpen	13	12	13	13	13	13	12
Brabant	33	32	31	28	29	25	28
West-Vlaanderen	6	7	8	9	10	12	11
Oost-Vlaanderen	7	8	9	10	10	11	10
Henegouwen	15	15	14	14	14	14	14
Luik	16	16	15	15	14	13	14
Limburg	2	2	2	3	3	4	3
Luxemburg	3	2	2	3	3	3	2
Namen	5	5	5	5	5	5	5
Totaal	100	100	100	100	100	100	100

Bron: *Annuaire statistique de la Belgique et du Congo belge, 1921-1951*

Tabel 7.4 – Regionaal bezit van motorfietsen (in %), 1921-1950

	1921	1925	1930	1935	1940	1945	1950
Antwerpen	12	11	12	10	10	10	11
Brabant	21	17	17	16	16	17	18
West-Vlaanderen	9	9	8	10	9	13	8
Oost-Vlaanderen	8	7	8	8	7	9	8
Henegouwen	14	14	15	15	14	12	17
Luik	23	25	20	20	22	19	20
Limburg	3	4	5	6	5	5	4
Luxemburg	3	5	5	6	7	6	5
Namen	8	8	9	10	10	9	9
Totaal	100	100	100	100	100	100	100

Bron: *Annuaire statistique de la Belgique et du Congo belge, 1921-1951*.

Onder vrachtvoertuigen dient verstaan te worden: bestelwagens (*camionnettes*), vrachtwagens (*camions*) en bussen (*autobus et autocars*). Zoals eerder gezegd waren het vooral de bestelwagens die deze categorie domineerden, na een zeer snelle groei in het begin van de jaren twintig, met een verhouding van vier bestelwagens op vijf vrachtvoertuigen. Bij de categorie van de camions werden ook de bussen meegeteld. Het aantal bussen lag echter erg laag, de autobuslijnen waren pas ontstaan in de eerste helft van de jaren twintig. Hun absolute aantal schommelde meestal rond de duizend met een piek van bijna tweeduizend in 1933, hetgeen neerkwam op vijf à tien procent van deze categorie.

Tabellen 7.3 en 7.4 splitsen de cijfers van het automobielbezit regionaal uit en geven de verhoudingen weer tussen de provincies. De tendensen van de vorige periode worden in grote lijnen bevestigd. Eenzame koploper was en bleef Brabant, al slonk de voorsprong in de loop van het interbellum. Daarachter volgde een peletonnetje van industriële provincies, Luik, Henegouwen en Antwerpen, die elk de helft haalden van het Brabantse aandeel. Dan kwamen twee achterblijvers, Oost- en West-Vlaanderen, die evenwel in de loop der jaren hun achterstand gedeeltelijk konden wegwerken en achteraan het peleton kwamen postvatten. Helemaal achteraan bengelde de bus, met de drie meest landelijke provincies, Namen,

Tabel 7.5 — Internationaal autobezit, 1930

	Miljoen wagens	Inwoners per auto	Waarvan % vrachtvervoer
Verenigde Staten	26,501	4,5	13
Groot-Brittannië	1,506	31	23
Frankrijk	1,296	32	28
Zweden	0,136	45	25
België	0,143	56	35
Nederland	0,112	70	36
Duitsland	0,659	97	24
Italië	0,241	172	22
Japan	0,084	735	38
Polen	0,037	822	18

Bron: Richard Bessel, 'Transport', in Colin Chant (ed.), *Science, Technology and Everyday Life, 1870-1950*, Londen, p. 180.

Luxemburg en Limburg. Weliswaar was hun achterstand minder groot dan het leek, gezien hun geringe bevolkingsaantal, en maakten zij ook een deel van de achterstand goed. Kortom, in de tussenoorlogse periode kwam er langzaam maar zeker een gelijkmatigere geografische verdeling van het automobielbezit tot stand, maar Brabant, en dan vooral Brussel en omgeving, bleef er met kop en schouders bovenuit steken.

De regionale verdeling van het motorfietsenbezit volgde ongeveer dezelfde lijnen, maar er waren enkele opmerkelijke verschillen. Hier was niet Brabant maar Luik de duidelijke koploper, waardoor deze provincie algemeen de tweede plaats mocht opeisen inzake automobiliseringsgraad. Namen sprong er eveneens uit en kwam achteraan het peleton plaatsvatten. De reden waarom deze twee provincies sterk scoorden inzake motorfietsbezit was niet ver te zoeken: hier waren verschillende succesvolle motorfietsfabrieken gevestigd. Dat verklaarde meteen ook waarom Antwerpen beter scoorde dan de andere Vlaamse provincies in beide tabellen.

Hoe situeerde België zich internationaal inzake automobielbezit? Richard Bessel maakte een internationale vergelijking van de automobiliseringsgraad van een aantal landen in 1930. Daaruit bleek dat België een middenmotor was tussen de Europese landen, min of meer aansluitend bij Groot-Brittannië en Frankrijk, maar anderzijds voorop tegenover landen als Duitsland of Italië. In deze periode was er geen vergelijking mogelijk met Noord-Amerikaanse landen als de USA of Canada, die een generatie voorliepen op Europa.<sup>33</sup>

Toch moet voorzichtig omgesprongen worden met deze cijfers. De vergelijking van landen aan de hand van het *aantal inwoners per automobiel* is een statistische praktijk die voor heel wat kritiek vatbaar is. Er waren een aantal factoren die dit soort cijfers in de meest fundamentele zin beïnvloedden, maar die helaas zelden of nooit werden verrekend, of zelfs maar vermeld. Zo was er ten eerste de kwestie van welke categorieën motorvoertuigen wer-

<sup>33</sup> David Blanke stelde de top tien samen van meest gemotoriseerde landen in 1926. Daarin werd België niet opgenomen (had op een zevende plaats moeten staan), maar er bleek ook uit dat Angelsaksische landen als Canada, Australië en Nieuw-Zeeland sterker bij de USA aansloten dan bij de Europese landen inzake automobiliseringsgraad. En, verrassend, ook Argentinië (Blancke, *Hell on Wheels*, 2007, p. 57).

den meegeteld, de relevantie van private personenwagens of motorfietsen ten opzichte van de bevolkingsgrootte was van een volstrekt andere orde dan deze van vrachtvoertuigen, een categorie van voertuigen die eerder beïnvloed werd door economische dan door demografische factoren. En wat met taxi's, tegelijk personenwagens en commerciële voertuigen? Ten tweede, welke oorsprong hadden de cijfers? Immatriculatieregisters, fiscale aangiften of volkstellingen? Meestal betrof het fiscale cijfers, maar wat dan met de verschillen in nationale belastingregimes? Werden de van belasting vrijgestelde wagens al dan niet meegeteld? Maar de belangrijkste verschillen kwamen voort uit sociale factoren. De bevolkingsdichtheid was van fundamenteel belang voor de aanwezigheid van vervoerssystemen: dichtbevolkte gebieden kenden meer verplaatsingen die te voet of met de fiets konden afgelegd worden, en collectief vervoer had er grotere levenskansen. De bevolkingspiramide was eveneens van belang (minderjarigen waren meestal geen automobielbezitters), net als inkomensverschillen of de gemiddelde gezinsgrootte. Cijfers over automobielbezit vergelijken met bevolkingscijfers was dan ook enkel sociaal-historisch zinvol wanneer de parameters werden vergeleken die eventueel automobielbezit voor de bevolking al dan niet relevant maakten. Ter illustratie voor wat met statistieken allemaal mogelijk was: ingenieur Mechelynck berekende in 1935 dat België wereldkampioen was in *aantal automobielen per vierkante kilometer grondgebied*, en inzake *aantal automobielen per kilometer wegenis* enkel Nederland en de Verenigde Staten moest laten voorgaan.<sup>34</sup>

Belangrijker in maatschappelijk opzicht, zoals eerder reeds geargumenteerde, waren statistieken van verkeerstellingen. Welke voertuigen waren dominant op de openbare weg? De telling van 1908 die in het derde hoofdstuk al ter sprake kwam kreeg een vervolg in 1926-1927, 1928, 1933 en 1938. Tabel 7.6 liet duidelijk de omslag zien in het verkeer in deze periode. De telling van 1926-1927 keerde de verhoudingen tussen paardenvervoer en gemotoriseerd vervoer radicaal om, de laatste was reeds drie maal groter geworden, hetgeen erop wees dat de ommekeer al iets eerder, in de eerste helft van de jaren 1920 had plaatsgegrepen. Daar waar een automobiel in 1908 nog een zeldzaamheid op de weg was, werd deze vorm van verkeer dominant in de jaren na de Eerste Wereldoorlog. In 1931 verklaarde minister van Spoorwegen Philippe Van Isacker bij de opening van het automobielsalon:

Au cours des vingt-cinq dernières années, l'aspect de nos villes et de nos routes a complètement changé. Grâce au véhicule automobile, c'est [...] le règne de la vitesse à telle enseigne qu'un véhicule à traction chevaline, par exemple, présente de nos jours une entrave à une circulation normale.<sup>35</sup>

Opmerkelijk was wel dat het transport met paard en kar in eerste instantie nauwelijks achteruitging, integendeel, pas in de loop van de jaren 1930 begon dit soort vervoer af te nemen en vond er een substitutie plaats van paard door motor. Het gemotoriseerd vervoer was er in de eerste plaats gekomen door een sterke economische groei van de transportsector en de

<sup>34</sup> R. Mechelynck, *L'automobile et la route*, Brussel, 1934, p. 8.

<sup>35</sup> *L'Automobile belge*, 20/12/1931, p. 622.

Tabel 7.6 — Verkeerstellingen per gewicht (ton), 1908-1938 (gemiddelde per observatiepost per dag)

	1879	1908	1926-1927	1928	1933	1938
Animale tractie	54	162	144	149	83	73
Mechanische tractie	n.v.t.	11	420	448	766	1112

Bron: E. Dopp, 'Recensement de la circulation sur les routes de l'État en Belgique, en 1938', *Annales des travaux publics de Belgique*, xciii, 1940, nr. 2, p. 398-9.

Tabel 7.7 — Verkeerstellingen per voertuig, 1908-1938 (gemiddelde per observatiepost per dag)

	1908	%	1938	%
Paard en kar	93	48	31	4
Fietsen	93	48	415	48
Motorfietsen	2	1	28	3
Automobielen	7	3	388	45
Totaal	196	100	862	100

Bron: *Annuaire statistique de la Belgique et du Congo belge, 1920-1921*, p. 262, E. Dopp, 'Recensement de la circulation sur les routes de l'État en Belgique, en 1938', *Annales des travaux publics de Belgique*, xciii, 1940, nr. 2, p. 400.

mobiliteit in het algemeen, en in tweede instantie, maar wat later en in mindere mate, door substitutie van spoor door motor.<sup>36</sup>

Deze evolutie was internationaal gezien niet uniek, verkeerstellingen in Nederland wezen uit dat het gemotoriseerde verkeer, in 1908 nog marginaal, in 1923 anderhalve keer groter was geworden dan verkeer met gespannen.<sup>37</sup> Een belangrijke beperking bij deze analyse was dat de verkeerstellingen uitsluitend plaatsgrepen op grote nationale wegen. De maatschappelijke realiteit was natuurlijk gelaagd, en aangenomen mocht worden dat op landelijke wegen het tijdperk van paard en kar nog wel een tijd zou blijven duren.

Er waren ook cijfers beschikbaar die toelieten om onderscheid te maken tussen de verschillende categorieën van voertuigen. Daaruit bleek in de eerste plaats nogmaals dat de drukte op de wegen geweldig was toegenomen in de tussenoorlogse periode. De Belg die in 1938 om acht uur 's morgens ergens op een grote weg langs de kant ging zitten, zou tegen acht uur 's avonds minder dan honderd karren hebben zien passeren tegen bijna vierhonderd automobielen, waarvan een derde bestelwagens en vrachtwagens (en gegeven het feit dat de meeste grote wegen nog niet geasfalteerd of gebetonneerd waren kwam dat neer op vierhonderd stofbaden). De cijfers voor fietsen en motorfietsen lagen verbazingwekkend laag, maar ook dat had meer dan waarschijnlijk te maken met het feit dat enkel nationale wegen werden geobserveerd. Tweewielers maakten nu eenmaal vaker gebruik van secundaire wegen, de afstanden die zij aflegden waren immers korter.

<sup>36</sup> Gérard Placq, 'Les variations du trafic routier belge de 1830 à 1940', *Bulletin de l'Institut de recherches économiques et sociales*, xviii, 1952, nr. 5, p. 527.

<sup>37</sup> Peter-Eloy Staal, *Automobilisme in Nederland. Een geschiedenis van gebruik, misbruik en nut*, Zutphen, 2003, p. 73.





Afbeelding 7.1 – Verkeerskaart van België, 1933

Bron: *Royal Auto*, 15/10/1935, p. 315.

Deze verkeerstellingen werden niet zomaar georganiseerd.<sup>38</sup> De overheid probeerde met deze gegevens greep te krijgen op de groeiende verkeersstromen, om op deze basis een verkeersbeleid, of correcter gezegd een transportbeleid te ontwikkelen. De goederenstroom op de landwegen werd letterlijk in kaart gebracht. Uit de verkeerskaart van 1933 konden alvast twee conclusies getrokken worden: dat de verkeersstroom Antwerpen-Brussel de belangrijkste was van het land (en dat de havengoederen doorstroomden naar de zuidelijke industriebastions) ; en dat de verbinding Brussel-Gent de tweede belangrijkste was (en van daaruit de doorstroom naar het drukke kustgebied).

Toch had niet alles te maken met goederen en economische aspecten. Er ontstond ook zoiets als de *zondagsrijder*. Op 10 juli 1938, een mooie zomerse zondag, werden er her en der in het land tellingen gehouden van automobielen en motorfietsen, die daarna vergeleken werden met dezelfde cijfers op een gemiddelde weekdag. De resultaten spraken boekdelen. In Overijse passeerden op deze zondag bijna drie maal meer automobielen dan tijdens de week en meer dan vijf maal zoveel motorfietsen. De overige observatieposten gaven vergelijkbare verhoudingen weer. Het was duidelijk dat, hoezeer de zakelijke en utilitaire functies van de automobiel ook naar voren gekomen waren, deze zijn oorsprong niet kon loochenen. Dezelfde zakenman, dokter, bakker etc. die in de loop van de week zijn automobiel gebruikte voor het werk, stapte net zo gemakkelijk op zondag in diezelfde automobiel om

<sup>38</sup> Het Internationaal Wegencongres van 1928 in Milaan vaardigde richtlijnen uit omtrent het houden van verkeerstellingen. Vanaf de verkeerstelling van 1928 werden deze richtlijnen toegepast, zij het binnen de geldende budgettaire limieten, zo werden in 1938 slechts de helft van de veertien voorgeschreven observatiedagen uitgevoerd (*Annales des travaux publics de Belgique*, april 1928, p. 277-81).

een verfrissend automobielritje richting kust of Ardennen te maken. *D'agrément et de profession*: de automobiel bleef zijn janusgezicht behouden.<sup>39</sup>

Maar wat was de realiteit achter de statistieken? Het is nauwelijks voor te stellen met welke wervelwind van transformaties de weggebruikers in deze twee decennia werden geconfronteerd. De landwegen waren generaties lang een rustige, vertrouwde plek geweest in de openbare ruimte, en plotseling begon alles te schuiven, niets van wat zo er al zo lang was leek nog goed genoeg. “Een vreemdeling, die een paar uren het drukke gedoe gadeslaat van den overzetsdienst aan het Steen, moet medelijdend de schouders ophalen ; dit is waarlijk nog iets middeleeuwsch.” In 1929 trok de Vlaamse Automobielbond (VAB) op inspectie-tocht langs de Schelde. Eerst de overtocht, er was nog geen tunnel, dus het was aanschuiven voor de veerboot. Pas na veertig minuten werd *Sint-An* bereikt: “Veertig minuten om geen 500 meter verder te geraken! Op dienzelfden tijd rijdt U met een “fatsoenlijke” auto van Antwerpen tot Brussel.” Dan naar Burcht. Geen wegwijzers, of toch wel, maar weggeroest en onleesbaar. Langs de Schelde waren er vele overzetsdiensten, in Kruibeke, Basel, Rupelmonde, Steendorp, maar enkel voor voetgangers en eventueel fietsers. In Temse lag zowaar een brug. Helaas, verboden voor automobielen, de brug was namelijk eigendom van de plaatselijke spoorwegmaatschappij, de rechtstreekse concurrent van de automobiel. Er zat niets anders op dan terug te rijden naar Antwerpen, en opnieuw de veerdienst te nemen.<sup>40</sup> Vanaf 1931 begon men te graven aan een tunnel onder de Schelde, onder groeiende druk van het automobielverkeer, naast een aparte tunnel voor voetgangers en fietsers die tegelijk werd gegraven. De tunnel opende in 1933 en zag in de volgende jaren meer dan duizend automobielen per dag passeren, ondanks de controversiële tolplicht.<sup>41</sup>

## 7.2 Fiscale melkkoe

---

De stijgende aantallen motorvoertuigen op de openbare weg luiden niet enkel een transformatie in van de transportsector, ze vormden ook een uitgelezen kans om stijgende defensiebudgetten rond te krijgen en door inflatie kwakkelende overheidsbegrotingen in balans te houden. Vanaf 1910 was er in België sprake van om de bestaande provinciale automobielbelastingen te vervangen door een nationale heffing. De eerste wet op de automobielbelasting kwam er einde 1913, en dat had alles te maken met de opdoemende oorlogsdreiging in Europa. In de tussenoorlogse periode waarde het spook van de inflatie door Europa, en in 1923 werd de automobielbelastingwet herzien, in de jaren erna gevolgd door een eindeloos

<sup>39</sup> E. Dopp, 'Recensement de la circulation sur les routes de l'État en Belgique, en 1938', *Annales des travaux publics de Belgique*, xciii, 1940, nr. 3, p. 401.

<sup>40</sup> *Automobilisme-Motocyclisme*, oktober 1929, p. 1-2.

<sup>41</sup> *La Route belge*, november 1935, p. 5.

lijkende reeks fiscale aanslagen, van accijnzen over *supertaxes* tot de voorloper van de btw. Louter kwantitatief bekeken is de automobielbelasting het terrein waarop de overheid zich het meest intensief heeft beziggehouden met de automobiel. Toch kan dit niet gezien worden als een vorm van overheidsbeleid tegenover het automatiseringsproces. De automobielbelasting had geen andere bedoeling dan geld in het laatje te brengen. Dat deze belasting werd geheven op automobielen en benzine was toeval, vergelijkbare fiscale maatregelen werden trouwens genomen op het vlak van bijvoorbeeld alcoholconsumptie en tabaksverbruik. Als fiscale melkkoe was de automobiel inwisselbaar met eender welke andere potentiële bron van overheidsfinanciën, er stak geen visie op automatisering achter de automobielbelasting. Daarin ligt het fundamentele verschil met de strijd rond de Automobilisewet. Hoezeer de initiatiefnemers hiervan ook mochten beklemtonen dat zij de automobiel(industrie) niet wilden raken en het hen enkel te doen was om een rechtvaardige vergoeding voor de slachtoffers, in werkelijkheid was het wel degelijk de bedoeling achter de voorstellen om het toenmalige automobilisme in het hart te raken, en de groeiende dominantie van motorvoertuigen op de openbare weg een halt toe te roepen. Niets van dat alles bij de fiscaliteit op automobielen en benzine. Nochtans had deze wetgeving wel degelijk effecten op de automatisering: ze schrikte consumenten af, zorgde voor een daling van de automobielverkoop en drong het automobielgebruik terug. Maar deze effecten waren absoluut ongewenst, zodra ze zich manifesteerden deinsde de regering terug en probeerde de fiscale druk terug te schroeven, hoewel zelfs een lichte daling van de grote fiscale opbrengsten op het automobielgebruik de overheidsfinanciën in de problemen bracht.

Daarmee is meteen ook duidelijk waarom de automobielbelasting hier wordt behandeld, onmiddellijk volgend op de statistieken over het automobielbezit. Het werd hierboven al gesuggereerd, in deze statistieken doen zich enkele malen knikken voor die onverklaarbaar lijken. Tenzij we de chronologie van de automobiefiscaliteit ernaast leggen, dan wordt een opvallende en merkwaardige synchroniciteit zichtbaar tussen daling in automobielbezit en direct daaraan voorafgaande verhogingen van de automobielbelasting. Deze gelijktijdigheid lijkt een causaal verband te suggereren. Toch is hier enige terughoudendheid op zijn plaats. Zolang we niet in staat zijn om in de hoofden te kijken van de toenmalige consumenten en mee te schuiven aan tafel bij de gezinnen op het ogenblik dat ze voor de beslissing staan om al dan niet een automobiel aan te schaffen, kunnen we niet met zekerheid zeggen of het samenvallen van beide feitenreeksen toeval is of zich effectief in de werkelijkheid heeft voorgedaan. Dit waren de jaren van John Keynes, maar was een overheid werkelijk in staat om de economie te beïnvloeden, konden overheidsmaatregelen directe invloed uitoefenen op tienduizenden consumentenbeslissingen, en marktontwikkelingen van koers laten veranderen?

De eerste automobielbelasting werd geheven in Frankrijk vanaf 1898.<sup>42</sup> In België volgden de provincies onmiddellijk, met Luik op kop. Vanaf dat jaar werden de meeste provinciale belastingen op de fietsen uitgebreid met bepalingen voor automobielen en motorfietsen. In maart 1900 keurde het stadsbestuur van Antwerpen daar bovenop nog eens een stedelijke heffing op automobielen goed, tot grote ontsteltenis van de automobilistenorganisaties. Hun protest mocht niet baten, het volgende jaar voerde ook Brussel een stedelijke automobielbelasting in. Het voorbeeld van Antwerpen en Brussel werd daarna gevolgd in een hele reeks andere Belgische gemeenten.<sup>43</sup>

Vanaf 1902 vergaderden de provinciebesturen om de verschillende provinciale belastingen beter op elkaar af te stemmen. Vertegenwoordigers van de automobielclubs woonden deze bijeenkomsten bij, maar hun hoop om enige invloed te kunnen uitoefenen op de hoogte van de automobielbelasting en de criteria om deze te berekenen bleek al snel ijdel. Zo onderscheidden verschillende provincies categorieën op basis van het gewicht van de voertuigen. Gevolg was dat elke wagen officieel moest gewogen worden. De automobieleigenaars moesten naar *un poids public* gaan, of naar een station van een staatsspoorlijn. Na weging kregen ze een certificaat waarop stond wat het gewicht was van de wagen, het merk en het nummer van de motor. Enkel met dit certificaat konden zij, na betaling, *une plaque provinciale* krijgen. Zo een belastingplaat moest bijvoorbeeld in de provincie Brabant verplicht op de wagen hangen.<sup>44</sup>

In 1909 werd in Groot-Brittannië een belasting van kracht op paardenkracht en petroleum. Er werd een *Road Fund* mee gefinancierd dat geleid werd door een *Road Board* en zich bezighield met de heraanleg van de wegen.<sup>45</sup> Dat was een variant op de oude eis in het cyclisme van fietsbelasting in ruil voor fietspaden, en Jules Hansez van de Moto Club zag daar wel wat in. In april 1909 pleitte hij ervoor om de provinciale belastingen te vervangen door een *taxe unique* van de staat: "[S]i la taxe était perçue par l'Etat, nous pourrions obtenir que le produit de cette taxe fût consacré au paiement des intérêts et amortissements d'un emprunt assez important dont le produit serait employé à réfectionner en une fois et de suite un grand nombre de routes."<sup>46</sup> De gedachte aan een nationale automobielbelasting werd drie maanden later door voormalig regeringsleider Paul de Smet de Naeyer in de Senaat voorgesteld, met als motivatie dat de belasting op *chevaux de luxe* steeds minder opbracht omdat de paarden vervangen werden door automobielen. Minister van Financiën Julien Liebaert gaf te kennen dat hij de gedachte niet ongenegen was.<sup>47</sup>

<sup>42</sup> Laux, *The European automobile industry*, p. 11, 30 en 42-3.

<sup>43</sup> L'Automobile illustré, 1898, nr. 43, p. 4-5 en 10/3/1900, p. 112, *La Belgique automobile*, 27/2/1900, p. 4, L'Automobile belge, 29/1/1901, p. 1, *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 1/1901, p. 5-6, L'Automobile belge, 26/3/1901, p. 3.

<sup>44</sup> *La Belgique automobile*, 13/5/1902, p. 9 en 7/6/1902, p. 94, *Automobile-Vélocé*, 13/5/1902, p. 4, L'Automobile belge, 29/4/1902, p. 7, 20/5/1902, p. 10 en 22/1/1903, p. 7-8.

<sup>45</sup> Theo Barker & Dorian Gerhold, *The Rise and Rise of Road Transport, 1700-1990*, Londen, 1993, p. 80.

<sup>46</sup> *Automobile-Aviation*, 15/4/1909, p. 336.

<sup>47</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 30/7/1909, p. 629.

Dit was het prille begin van de wet op de automobiëlbelaasting, maar eerst werd een alternatief uitgetoet. Begin 1910 verstuurde de directeur van de belastingadministratie een rondschrjven waarin hij opdracht gaf om de waarde van een automobiël toe te voegen aan het belastbaar roerend goed (*mobilier*). De belastingwetgeving bleek dit evenwel niet zomaar toe te laten. Een felle discussie kwam op gang, tot in de Kamer, waar Paul Vekemans en Paul Neven, beiden tevens bestuurslid van de Touring Club, op 22 maart 1910 hierover een vraag aan de minister stelden. Uiteindelijk werd het voor het gerecht uitgevochten. Het Hof van Beroep van Brussel stelde op 14 juli 1911 de fiscus in het ongelijk, het Hof van Beroep van Gent op 8 november 1911 idem, en het Hof van Cassatie wees het rondschrjven vervolgens definitief af. Het was duidelijk dat een wettelijk initiatief nodig zou zijn.<sup>48</sup>

Op 2 september 1913 verscheen dan de eerste nationale belastingwet op automobiëlen. Deze schafte alle voorgaande provinciale en gemeentelijke automobiëlbelaastingen af. De wet kaderde in een reeks van wetten die de bedoeling hadden belastinggeld op te halen voor de oorlogsvoorbereidingen, onder meer ook registraties, beursverrichtingen, hypotheekrechten, zegelrechten, erfenissen, cinema en alcohol werden erdoor getroffen. De oppositie was uiteraard tegen, ook de leider van de socialisten, Emile Vandervelde, die erop wees dat de belasting niet enkel (rijke) automobiëleigenaars zou treffen maar evenzeer motorliefhebbers:

Or, les motos peuvent être difficilement considérées comme des machines de luxe, surtout qu'au bout d'un certain temps, on les vend d'occasion, à des contremaîtres, à des employés, à de petits commerçants, à des voyageurs de commerce, à des médecins de campagne.

Combien payent-ils ces motos d'occasion? De 200 à 300 francs, 500 francs au maximum. Et on va leur imposer une taxe annuelle de 96 à 120 francs? N'est-ce pas exorbitant et, encore une fois, sous l'apparition de frapper les riches, n'atteint-on pas encore quantité de petites gens?<sup>49</sup>

Uiteindelijk voorzag de wet in een gedeeltelijke vrijstelling voor professioneel gebruik van de automobiël, maar enkel als de wagen hoofdzakelijk en gebruikelijk voor beroepsbezigheden diende.<sup>50</sup>

De nieuwe automobiëlbelaasting zorgde voor een vereenvoudiging en een gelijkschakeling van de belastingen op automobiëlen, maar voerde tegelijk ook een grote tariefverhoging in, hetgeen *une émotion profonde* teweegbracht bij de automobilisten.<sup>51</sup> In juli 1913 reeds, nog voor het debat in het parlement begonnen was, kwamen alle automobilistenorganisaties samen in de lokalen van de Automobile Club. Voorzitter d'Ursel bracht het gezamenlijk standpunt van de automobilisten persoonlijk naar de minister. Albert Mechelynck in de

<sup>48</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 15/2/1910, p. 69, 30/3/1910, p. 142-3 en 15/4/1910, p. 149-50, *Automobile-Aviation*, 7/12/1911, p. 1169, *L'Automobile belge*, 10/4/1913, p. 1.

<sup>49</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 13/8/1913, p. 2256.

<sup>50</sup> *Belgisch Staatsblad*, 8-9/9/1913, p. 5929-31, *Parlementaire Stukken Kamer*, 11/6/1913, nr. 292 en 23/7/1913, nr. 332, *Parlementaire Handelingen Kamer*, 6/8/1913, p. 2091-2112, 7/8/1913, p. 2125-40, 8/8/1913, p. 2163-81, 12/8/1913, p. 2203-21, 13/8/1913, p. 2243-61, 14/8/1913, p. 2287-305 en 21/8/1913, p. 2425-31, *Parlementaire Handelingen Senaat*, 29/8/1913, p. 846-8. De gedeeltelijke vrijstelling voor beroepsdoeleinden werd na de oorlog beperkt geïnterpreteerd door de fiscus, want trein en tram volstonden toch zodat een automobiël nooit echt nodig was voor de uitoefening van een beroep? Dit leidde tot een boeiende discussie over automobiëlgebruik en tot een kleine veldslag voor de rechtbanken (*Bulletin officiel du Royal Automobile Club de Belgique*, 15/3/1921, p. 70-3, 1/6/1921, p. 139-40 en 20/6/1921, p. 152-6).

<sup>51</sup> *Belgisch Staatsblad*, 18/12/1913, p. 8607-9.

Kamer en dezelfde d'Ursel in de Senaat intervenieerden om voor een verzachting te pleiten. De Chambre Syndicale ging op bezoek bij regeringsleider Charles de Broqueville, en later ook bij de minister. In januari 1914 riep de Touring Club op om opnieuw een plenum te houden van de automobilistenorganisaties voor gezamenlijke acties tegen de belasting. Het mocht allemaal niet baten, zo invloedrijk als de automobilisten waren als het op verkeersregels aankwam, zo weinig konden ze uitrichten als het aankwam op de centen van de overheid.<sup>52</sup>

Het uitbreken van de oorlog verhinderde de effectieve inning van de belasting, en na de wapenstilstand verliep de invordering van de inmiddels gemakshalve vergeten automobiëlbelasting bijzonder moeizaam. De belastingadministratie nam zich uiteindelijk voor om actieve controles uit te voeren op de openbare weg: chauffeurs werden verplicht om hun belastingkwitantie voortdurend bij zich te hebben en deze op elk verzoek te tonen.<sup>53</sup>

De wetten van 28 augustus 1921 voerden een hele reeks nieuwe belastingen in, en de automobiël viel tweemaal in de prijzen. Naast de al bestaande directe automobiëlbelasting werd de automobiël nu ook opgenomen als een van de goederen die tot het belastbare roerend goed (*mobilier*) dienden gerekend te worden, samen met onder meer paarden, karren, wijnen, juwelen, kleren, beddegoed, etc.<sup>54</sup> Verder bestond in 1921 al een zogenaamde *taxe de transmission*, die consumptiegoederen belastte bij iedere stap in het proces van verhandeling. Die tarieven lagen echter relatief laag, en dus werden bepaalde luxe transacties aan een hoger tarief belast, maar enkel bij de laatste stap in de verkoop. De eindgebruiker diende bovenop de verkoopprijs tot vijf procent bij te leggen aan belasting, in 1921 nog *taxe de luxe* genaamd. Dit was de vroegste voorloper van een geheel nieuwe belastingtechniek die in de jaren 1970 zou bekend worden onder de naam *belasting op toegevoegde waarde* of *btw*. De automobiël genoot de twijfelachtige eer om een van de vijf categorieën te zijn, naast wapens, juwelen, bontmantels en parfum, waarop deze nieuwe belasting voor het eerst werd toegepast.<sup>55</sup> Toen een jaar later dan ook nog eens de benzinebelasting werd verhoogd klonken bittere klachten uit het kamp van de automobilisten: elk jaar 24 frank belasting per pk, 5 promille op de waarde van de auto als onderdeel van het *mobilier*, bij de aankoop 5 procent luxetaks ... en nu ook nog eens 10 centimes op de frank die een liter benzine ongeveer kostte.<sup>56</sup> De regering had hier wel oren naar. In 1923 werd de wet op de automobiëlbelasting

<sup>52</sup> *Automobile-Aviation*, 17/7/1913, p. 689 en 14/8/1913, p. 791-3, *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 1/7/1913, p. 310 en 15/8/1913, p. 388, *Automobile-Aviation*, 1/1/1914, p. 7-17 en 15/1/1914, p. 59-61.

<sup>53</sup> *Belgisch Staatsblad*, 31/12/1920, p. 10567, 9/7/1921, p. 5729, 22/12/1921, p. 11626 en 17/1/1924, p. 222, *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 1/8/1921, p. 353, *Bulletin officiel du Royal Automobile Club de Belgique*, 5/1/1922, p. 1.

<sup>54</sup> *Belgisch Staatsblad*, 30/9/1921, p. 8442-57, *Parlementaire Handelingen Kamer*, 3/8/1921, p. 2520-2524.

<sup>55</sup> *Belgisch Staatsblad*, 30/9/1921, p. 8442-57, *Parlementaire Stukken Kamer*, 25/5/1921, nr. 296 en 1920-1921, nr. 500, p. 30, *Parlementaire Handelingen Kamer*, 29/7/1921, p. 2432 en 3/8/1921, p. 2517-9. Zie ook de wet van 24 oktober 1919 op de zegelrechten (*Belgisch Staatsblad*, 22/11/1919, p. 6298-6302). De wet van 16 juli 1922 beperkte de heffing tot importgoederen, en de wet van 10 augustus 1923 breidde de lijst uit tot elf categorieën (*Belgisch Staatsblad*, 21-2/8/1922, p. 5918-9 en 31/8/1923, p. 4326-31).

<sup>56</sup> *Bulletin de l'Automobile Club Anversois*, 1/7/1922, p. 295.

herzien, met enkele voor de automobieleigenaars gunstige nieuwe maatregelen tot gevolg. Met name werd de belasting van de automobiel als deel van het roerend goed (*mobilier*), die in 1921 was ingesteld, opnieuw afgeschaft, en een kwart van de belastingopbrengst werd aan de provincie- en gemeentebesturen gegeven “naar verhouding van hunne uitgaven voor aanleg, verbetering of onderhoud der wegen gedurende het vorig jaar.”<sup>57</sup> De reactie van de Automobile Club was eerder gematigd, al gaf zij de voorkeur aan de afschaffing van de automobielbelasting en vervanging door een indirecte heffing op benzine. Ook de Touring Club deed een tegenvoorstel, en pleitte voor een gedeeltelijke belastingvrijstelling bij professioneel gebruik.<sup>58</sup>

Einde 1925, onder de linkse regering Pouillet-Vandervelde, pakten zich onweerswolken samen boven het automobilisme. Op de ministerraad van 3 november 1925 werd weer eens verwoed gezocht naar nieuwe inkomsten. In een lange lijst voorstellen voor nieuwe belastingen die aan de ministers werd voorgelegd was ook een verhoging van de invoerrechten op benzine opgenomen, tot 40 centiem per liter. De socialistische minister van Openbare Werken Alfred Laboulle kon moeilijk anders dan aanvaarden en verdedigde de belasting. Wel stelde hij: “Il devrait être entendu que le droit d'entrée sur les essences serait affecté à la réfection des routes.”<sup>59</sup> Einde 1925 verschenen dan een reeks wetten die iets probeerden te doen aan de staatsschuld en de inflatie. Een ervan verhoogde in aanzienlijke mate de rechten op benzine, bier en tabak. Een andere trok de tarieven van de automobielbelasting fors naar omhoog, en een derde wet begin 1926 verhoogde het tarief van de zogenaamde weeldetaks (*taxe de luxe*) die in 1921 was ingevoerd.<sup>60</sup>

Daar eindigde het niet mee, de regering Jaspar, nu met de liberalen erbij, lanceerde in de zomer van 1926 een tweede golf van belastingverhogingen, en opnieuw werden de rechten op benzine en de tarieven van de automobielbelasting fors opgetrokken.<sup>61</sup> En nog leek het niet op te kunnen: zelfs minister van Wetenschappen en Kunst Camille Huysmans pleitte op de ministerraad van 29 juli 1926 voor nog eens een verhoging van de heffing op benzine, voor een bijkomende 200 miljoen frank belastinggeld.<sup>62</sup>

Maar de belastingdruk op het automobielgebruik leek toch stilaan zijn limiet bereikt te hebben. Tegen het einde van 1926 bleken de groeicijfers van de automobiemarkt op alarmerende wijze naar beneden geduikeld te zijn. Op de ministerraad van 3 december 1926 meldde minister van Financiën Maurice Houtart dat een delegatie van vertegenwoordigers van de Belgische automobieliindustrie was langsgekomen en ten zeerste aangedrongen had

<sup>57</sup> *Parlementaire Stukken Kamer*, 1/2/1923, nr. 136, p. 595-606 en 7/3/1923, nr. 199, p. 1070-7, *Parlementaire Handelingen Kamer*, 21/3/1923, p. 1114-1124 en 1130-1, *Parlementaire Handelingen Senaat*, 27/3/1923, p. 777-784, *Belgisch Staatsblad*, 31/3/1923, p. 1495-8.

<sup>58</sup> *Bulletin officiel du Royal Automobile Club de Belgique*, 10/2/1923, p. 25-6 en 25/3/1923, p. 23-6, *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 15/3/1923, p. 128, *Auto Transport*, januari 1923, p. 9-10.

<sup>59</sup> *Notulen van de Belgische ministerraad*, 3/11/1925, p. 10-11.

<sup>60</sup> *Belgisch Staatsblad*, 1/1/1926, p. 3-7 en 2-3/1/1926, p. 38-5.

<sup>61</sup> *Belgisch Staatsblad*, 9/6/1926, p. 3089-99.

<sup>62</sup> *Notulen van de Belgische ministerraad*, 29/7/1926, p. 5.

op een belastingverlaging. Houtart stelde aan de ministerraad voor om hierop in te gaan, maar bij wijze van compensatie een belasting te heffen op de aankoop van automobielen. Dat was een sluwe zet: een aankoopbelasting was op zich eenmalig, maar in deze periode moesten automobielen regelmatig vervangen worden, zodat dit eigenlijk op hetzelfde neerkwam als een jaarlijkse belasting. De socialistische minister van Industrie Joseph Wauters, tot wiens bevoegdheid de automobielenindustrie eigenlijk behoorde, vroeg daarentegen om de invoerrechten op automobielenonderdelen te verhogen, dit natuurlijk om de eigen Belgische automobielenindustrie te beschermen tegen de opkomst van de zogenaamde assemblage-industrie. Maar Houtart dreef zijn zin door, en legde op 13 december zijn voorstel voor aan de ministerraad. Wauters vroeg daarop om in elk geval uitzonderingen te voorzien voor commerciële en industriële voertuigen.<sup>63</sup> Het volmachtenbesluit van 29 december 1926 maakte de belastingverhoging van de zomer ervoor inderdaad gedeeltelijk opnieuw ongedaan, maar compenseerde dit door de wielbelasting uit te breiden naar automobielenonderdelen, waaronder banden. Een uitzondering werd gemaakt voor voertuigen voor goederen-transport. In de memorie van toelichting luidde het: "Er werd bevonden dat de verhevenheid van vermelde opcentiemen, dewelke gesteld werden gelijktijdig met het verhoogen der taxe op essence, een ongunstigen invloed gehad heeft op het verspreiden van het automobilisme [sic]."<sup>64</sup> Ter herinnering: de jaarlijkse groei van de automobielenmarkt was einde 1926 teruggevallen tot 5 procent, tegen 25 procent het jaar ervoor.

De Automobile Club reageerde schuimbekkend op de zogenaamde belastingverlaging. De club had berekend dat een gemiddelde automobilist, door de nieuwe en hoge lasten op banden, garagenazicht etc., in feite meer belastingen zou betalen dan voorheen.<sup>65</sup> Op vrijdag 7 januari 1927 riep de Automobile Club de vertegenwoordigers van de automobielenindustrie samen, en stuurde een vlamme protestbrief naar regeringsleider Henri Jaspar, met het verzoek om gehoord te worden. De volgende dag reeds kreeg de club bezoek vanuit de belastingadministratie, en werd een ontwerp-circulaire voorgelegd die in de loop van de dag verschillende malen werd aangepast. Op maandag 10 januari stelde Jaspar aan de ministerraad voor om samen met minister van Financiën Maurice Houtart vertegenwoordigers van de Automobile Club uit te nodigen. Tegelijk roerden ook de andere organisaties zich. Diezelfde maandag vond zowaar een protestmeeting van automobilisten plaats in Brussel, bijeengeroepen door de Touring Club en de Union Routière de Belgique. Er zouden zowat duizend deelnemers geweest zijn, voor zover bekend was dit de eerste automobilistenbetoging in België. De nieuwe omzendbrief werd nogmaals aangepast, en verscheen op 12 januari in het staatsblad. Hij bevatte enkele kleine technische wijzigingen. Intussen schreven ook de

<sup>63</sup> Notulen van de Belgische ministerraad, 3/12/1926, p. 10-1 en 13/12/1926, p. 6.

<sup>64</sup> Belgisch Staatsblad, 30/12/1926, p. 7023-5.

<sup>65</sup> Bulletin officiel du Royal Automobile Club de Belgique, 25/12/1926, p. 6.



ationale kranten uitgebreid over de belastingherrie.<sup>66</sup> Minister van Financiën Houtart stak nog een tandje bij, en nodigde de betrokkenen uit voor een overleg, gevolgd door een *assemblée plénière* enkele dagen later, opnieuw op het ministerie. Er werden beloftes gedaan: minder rigide controle, belastingvermindering, overgangsmaatregelen, en een totaal herziene autobelasting tegen 1928 – beloftes die inderdaad werden uitgevoerd in een reeks omzendbrieven, besluiten en wetten in de loop van 1927. Intussen reed op zondag 16 januari, tussen 11 en 12 uur 's morgens, door de straten van Antwerpen de eerste automobieldemonstratie, een caravaan van naar verluidt meer dan 2500 automobielen, georganiseerd door de plaatselijke automobielfclub.<sup>67</sup> Het koninklijk besluit van 9 februari 1927 bevatte enkele kleine toegevingen inzake belastingtarieven, en de wet van 24 juli 1927 verlaagde inderdaad de automobielfbelasting. Weliswaar verhoogde een besluit van dezelfde dag de benzinebelasting, maar in elk geval toonde de regering Jaspar haar goede wil. In hoeverre dit effect had op de automobielfmarkt moet nog nader onderzocht worden, maar in elk geval groeide deze markt in 1928 opnieuw met 24 procent, een getal vergelijkbaar met dat van 1925.<sup>68</sup>

De volgende jaren werd deze politiek van belastingmildering verdergezet. De automobielflistenorganisaties waren dan ook niet van plan om te ontwapenen, integendeel. De Chambre Syndicale riep in december 1927 een comité van dertien groeperingen uit de automobielfwereld bijeen. Er werd een protestbrief opgesteld, en op 3 februari werd een delegatie ontvangen door regeringsleider Jaspar.<sup>69</sup> De weeldetaks (*taxe de luxe*), die in 1921 als een tijdelijke maatregel was bedoeld en in 1928 hoorde af te lopen, werd alsnog verlengd, maar tegelijk verlaagd van tien naar zes procent.<sup>70</sup> Einde 1929 deelde de regering mee dat een deel van de automobielfbelasting in 1930 niet hoefde betaald te worden, omdat een wetsontwerp ter belastingvermindering werd voorbereid.<sup>71</sup> De Automobile Club en de Union Routière hielden intussen de druk op de ketel, terwijl Purfina en Texaco een postkaartenactie opstartten voor een verlaging van de benzinebelasting.<sup>72</sup> L'Automobile Belge beschuldigde de regering ervan kant te kiezen in het geschil tussen spoorwegen en automobielen, en de benzinekost kunstmatig hoog te houden zodat de concurrenten van de trein geen kans zouden krijgen.<sup>73</sup> De wet van 4 juli 1930 bracht opnieuw op een aantal vlakken een verlaging van de belasting-

<sup>66</sup> L'Automobile belge, 10/1/1927, p. 1-16, Notulen van de Belgische ministerraad, 10/1/1927, p. 25.

<sup>67</sup> L'Automobile belge, 25/1/1927, p. 33-4 en 10/2/1927, p. 69-73, La Route belge, januari 1927, bijlage en februari 1927, p. 1-5, Bulletin officiel du Royal Automobile Club de Belgique, 25/1/1927, p. 10-11 en 10/2/1927, p. 21-22, Bulletin officiel du Touring Club de Belgique, 1/2/1927, p. 42-3 en 15/2/1929, p. 54, Notulen van de Belgische ministerraad, 14/3/1927, p. 7.

<sup>68</sup> Bulletin officiel du Royal Automobile Club de Belgique, 25/2/1927, p. 34-5 en 10/9/1927, p. 187-8, Belgisch Staatsblad, 12/2/1927, p. 523-6 en 7/8/1927, p. 3676-7, Notulen van de Belgische ministerraad, 27/6/1927, p. 17-8.

<sup>69</sup> Bulletin officiel du Touring Club de Belgique, 1/2/1928, p. 71-2 en 1/3/1928, p. 106-7, La Route belge, maart 1928, p. 7-8.

<sup>70</sup> Parlementaire Stukken Kamer, 21/12/1928, nr. 63, Belgisch Staatsblad, 21/12/1928, p. 5357 en 29/5/1929, p. 2916-7.

<sup>71</sup> Belgisch Staatsblad, 29/12/1929, p. 6018.

<sup>72</sup> Royal Auto, 15/1/1930, p. 23-5, 15/3/1930, bijlage p. 2 en 1/4/1930, p. 98, La Route belge, januari 1930, p. 4-5 en 21, en februari 1930, p. 2, L'Automobile belge, 20/1/1930, p. 43 en 5/3/1930, p. 141.

<sup>73</sup> L'Automobile belge, 5/1/1930, p. 19.

druk. Volgens de regering mocht dat ook wel, gezien door de automobilisten toch *un effort fiscal important* werd gedaan. Tegelijk voerde de wet de tariefschalen voor zeer dure wagens juist aanzienlijk op.<sup>74</sup> Opvallend was de steun daarbij van de socialistische oppositie. Woordvoerder Joseph Merlot vroeg zelfs een bijkomende vermindering van de benzinebelasting, want “indispensable aux 150,000 automobilistes qui circulent dans notre pays et dont la plus grande partie sont des automobiles d'ordre industriel qui concourent à la productivité nationale.” Joseph Bologne ging nog een hele stap verder: hij verklaarde tussen arbeiders te leven, en getuigde dat er velen met de motorfiets naar hun werk gingen. Hij vroeg om automobielen niet langer als luxegoederen te beschouwen.<sup>75</sup>

Naarmate de gevolgen van de internationale financiële crisis van 1929 ook in België begonnen door te dringen keerde het tij opnieuw. De crisiswet van juli 1931 zocht nieuwe belastingen op een groot aantal terreinen, en automobielen en benzine waren daar opnieuw bij. De crisiswet van december 1932 liet dezelfde lasten nogmaals stijgen, en de besluitwet van oktober 1933 verhoogde de belasting op de benzine met liefst nog maar eens negen procent.<sup>76</sup> Minister van Financiën Jaspar verklaarde over de benzinebelasting: “La taxe sur l'essence, messieurs, est une de ces taxes qui rapportent beaucoup et vous n'ignorez pas que son prélèvement contribue d'une manière très importante à l'établissement du budget.”<sup>77</sup> Hoeveel *beaucoup* dan wel was, werd het jaar erop berekend door de Leuvense professor economie Fernand Baudhuin, in opdracht van de belangenorganisatie voor automobilisten ADIA. Op een kleine 900 miljoen frank aan automobiëlbetalingen in 1934, zowat een tiende van de totale staatsbegroting, stond de benzinetaks voor 600, de automobieltaks voor 200 en de weeldetaks voor 100 miljoen frank.<sup>78</sup>

In datzelfde jaar 1934 daalde het aantal personenwagens in absolute aantallen voor het eerst sinds de wapenstilstand, en haalde de automobiëlmaket amper één procent groei, het laagste cijfer sinds de oorlog. Toeval, een algemene evolutie of een gevolg van de crisisbelastingen? In elk geval volgde hierna opnieuw een periode van mildere belastingmaatregelen. Op 17 december 1933 kondigde minister van Financiën Jaspar reeds aan, te gast op het jaarlijkse banket van de Automobile Club, dat het niet zozeer de hoogte van de belastingen was die een hervorming behoefde, maar vooral de wijze van belastingen, en dat zijn administratie daar werk van zou maken.<sup>79</sup> In september 1934 legde de minister inderdaad het voorstel op

<sup>74</sup> Belgisch Staatsblad, 12/7/1930, p. 3652, *Parlementaire Stukken Kamer*, 10/12/1929, nr. 16, p. 18 en 26/2/1930, nr. 135, *Parlementaire Handelingen Kamer*, 27/5/1930, p. 1824.

<sup>75</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 9/4/1930, p. 1357 en 10/4/1930, p. 1398. De wet van 13 juli 1930 stelde een accijns in op benzine, opdat een aantal recent gestichte Belgische raffinagebedrijven niet aan de belasting zouden ontsnappen (Belgisch Staatsblad, 18/7/1930, p. 3762-7, *Parlementaire Stukken Kamer*, 1929-30, nr. 14, p. 3 en 18/2/1930, nr. 111, p. 5-7).

<sup>76</sup> Belgisch Staatsblad, 25/7/1931, p. 4124-7, 2-3-4/1/1933, p. 16-7, 20/10/1933, p. 5324, *Notulen van de Belgische ministerraad*, 30/12/1932, p. 1.

<sup>77</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 24/11/1933, p. 94

<sup>78</sup> Fernand Baudhuin, *La route et le trésor*, Brussel, 1934, p. 9. De rijksmiddelenbegroting voor het dienstjaar 1934 vermeldde tien miljard frank aan voorziene ontvangsten (10.553.763.000 frank), waarvan 8,8 miljard frank belastingen, zowel indirect als direct (*Parlementaire Stukken Kamer*, 1933-4, n. 4, p. 11).

<sup>79</sup> *Royal Auto*, 1/1/1934, p. 6-7.



Afbeelding 7.2 —  
Automobieltaksen

Bron: *Mon Auto*, november-december 1933, bijlage p. 1.

tafel om, gezien het overwicht van de benzinetaks binnen het geheel van de automobiellastelingen, deze zodanig te verhogen dat alle andere automobiellastelingen zouden kunnen afgeschaft worden en er aldus een *taxe unique* voor de automobiel zou tot stand komen. De betrokken organisaties die om een reactie verzocht werden reageerden echter vrijwel alle negatief. De organisaties van professionele automobielgebruikers zagen de bestaande regelingen voor belastingvrijstelling voor hun sector in een klap verdwijnen, en de Touring Club vreesde dat de Belgische benzineprijzen erg ongunstig zouden afsteken tegen de buitenlandse en de toeristen weghouden. Alleen de automobielhandelaren waren voor, zij zouden immers geen weeldetaks (btw) meer moeten aanrekenen. Le Commerce Automobile reageerde dan ook erg teleurgesteld op de afwijzing van de *taxe unique*, en concludeerde bitter “dat de fraudeurs het gehaald hadden.”<sup>80</sup> Het eenvoudiger maken van de belastingregels bleef de volgende jaren een bekommernis van de overheid. Het koninklijk besluit van 24

<sup>80</sup> *Le Commerce automobile belge*, 22/9/1934, p. 7296, *Revue du Touring Club de Belgique*, 1/9/1934, p. 247-8.

januari 1935 ter vereenvoudiging van de automobiëlbetasting herzag een groot aantal maatregelen ... en compliceerde deze nog ruim meer.<sup>81</sup> In 1937 stelde *Commissaire Royal à la simplification fiscale* Paul Coart-Frésart nog voor om de weeldetaks af te schaffen, mits compensatie in een lichte verhoging van de benzinebetasting.<sup>82</sup>

Tegen 1938 versomberde het economische klimaat opnieuw. Allerlei plannen om de belastingen op benzine en automobiëlen te verhogen begonnen opnieuw te circuleren, terwijl de verkoop van automobiëlen snel naar beneden duikelde en de automobiëlmarkt in 1939 voor het eerst in de tussenoorlogse periode met een inkrimping werd geconfronteerd. Maar er kon in deze periode natuurlijk niet gekeken worden naast de oorlogsdreiging, het strategische belang van (te importeren) benzine, en de dreiging van militaire opeisingen. Midden in de *drôle de guerre* klaagde de Automobile Club steen en been over de gestegen belastingen. Een derde van de wagens was door hun eigenaars uit het verkeer genomen, en het verbruik van benzine was met de helft gedaald. En dat was allemaal de schuld van de belastingen! Een stelling die even later bevestigd werd door professor Baudhuin, en samengevat in zijn mantra: "L'impôt se dévore lui-même au delà d'une certaine limite."<sup>83</sup>

### 7.3 Assemblage

---

Het grote boek van de automobilisering begint met een Amerikaans hoofdstuk. Daar waar het allervroegste automobilisme in Frankrijk een zaak was geweest van een handvol rijken met dure *voitures de tourisme*, begon in de USA enkele jaren later een heel ander verhaal. Het verhaal van de *runabouts* en *high-wheelers*, kleine, goedkoop geproduceerde automobiëlen, hoog boven de grond verheven met een krachtige motor, en dus uitstekend geschikt voor praktische taken op de barslechte Amerikaanse wegen.<sup>84</sup> Geïntroduceerd door Oldsmobile, en vooral enkele jaren later door Henry Ford en zijn lopende band, begon de Amerikaanse wagen aan een verovering van de maatschappij die zijn weerga niet kende in de geschiedenis, en die zich niet enkel in de steden afspeelde, maar ook en vooral op het platteland.

Henry Ford voerde na 1905 belangrijke wijzigingen door in het productieproces: soepel hanteerbare en vooral lichte legeringsstalen, waarbij onder meer het motorblok uit één stuk kon gegoten worden ; concentratie op een enkel standaardmodel, het *Model T* ; *single-purpose machines*, speciaal gebouwd om een enkel onderdeel te produceren ; en vanaf 1913 de *assem-*

<sup>81</sup> Notulen van de Belgische ministerraad, 16/1/1935, p. 2 en 12/7/1935, p. 3, *Belgisch Staatsblad*, 27/1/1935, p. 386-90, R. Mechelynck, *L'administration et la route*, Brussel, 1935, p. 12-3, *Royal Auto*, 1/8/1935, p. 234, *Bulletin officiel de la Fédération Motocycliste de Belgique*, 30/8/1935, p. 3.

<sup>82</sup> *Le Commerce automobile belge*, november 1937, p. 8, *Faits et Opinions concernant l'Automobile*, augustus 1937, p. 177-9 en september 1937, p. 201-2.

<sup>83</sup> *Royal Auto*, 1/2/1940, p. 19 en 15/2/1940, p. 31.

<sup>84</sup> Christopher Wells, 'The Road to the Model T. Culture, Road Conditions, and Innovation at the Dawn of the American Motor Age', *Technology and Culture*, xlviii, 2007, nr. 3, p. 511.

bly line. Kortom, *the single-purpose manufacture of a single-car model with single-purpose machinery*. Van het Model T werden tussen 1908 en 1927 vijftien miljoen exemplaren verkocht, een record dat pas in de jaren 1970 verbeterd werd door de Volkswagen Kever. In 1921 had het Model T meer dan de helft van de Amerikaanse automobiemarkt in handen. Door de massale productie kon de prijs extreem laag gehouden worden, en hij daalde nog naarmate de verkoop steeg: van 950 dollar bij twaalfduizend verkochte wagens in 1909, tot 295 dollar bij twee miljoen verkochte wagens in 1924. Een bedrag van 295 dollar kwam ongeveer overeen met drie maandlonen van een staalarbeider, men mag dus stellen dat Ford waarlijk aan de Amerikanen hun eerste wagen heeft gegeven. Intussen maakte de Amerikaanse automobielerproductie een boom-periode mee, met productiecijfers die pijlsnel stegen van 25.000 in 1905 naar een half miljoen in 1913, vier miljoen in 1923, tot een plafond van 5,3 miljoen automobielen in 1929 (maar gevolgd door een scherpe terugval na de Wall Street Crash naar minder dan twee miljoen in 1932). De Verenigde Staten waren hiermee aan een solo slim bezig, tot 1930 reden acht op de tien automobielen ter wereld in dit land rond.

In de loop van de jaren 1920 deed zich een transformatie voor op de Amerikaanse automobiemarkt. Vele automobielbezitters begonnen uit te kijken naar een nieuwe wagen, en werden kieskeurig. Willam Knudsen van General Motors speelde hier met zijn Chevrolets maximaal op in door een reeks nieuwe verkoopstechnieken: jaarlijks invoeren van een nieuw model (tegen het ene standaardmodel van de Ford T) ; een imago creëren van de betere auto (in tegenstelling tot de *vulgaire* Ford T) ; kopen op krediet (een van de oorzaken van de crash van 1929) ; en enorme reclamecampagnes waarin een specifiek automobiemodel werd gelijkgeschakeld met een specifieke levensstijl. Als gevolg hiervan stak General Motors in de tweede helft van de jaren 1920 Ford voorbij als voornaamste automobielerproducent. Daarmee werd evenwel niet het fundamentele probleem van de automobiemarkt in deze jaren opgelost: de nakende verzadiging van de markt wanneer alle potentiële klanten een automobiel zouden gekocht hebben, en de markt zou moeten overschakelen van een politiek van eerste aankoop naar een van vervanging, en dat op een moment waarop vrijwel geen enkele wagen ouder dan tien jaar was. Met de crash van 1929 brak dit ogenblik aan, en de Amerikaanse automobiemarkt zou pas in de jaren 1950 de cijfers van de jaren 1920 opnieuw evenaren.<sup>85</sup>

De automobiliseringsgeschiedenis van België in de jaren 1920 en 1930, zoals deze van de rest van de wereld, stond dan ook in het teken van deze ene vraag: wanneer kwam de *Amerikaansche invasie*?<sup>86</sup> Zou het Europese aanbod van dure, maar kwalitatieve wagens bestand zijn tegen de zondvloed van Fordjes die er stond aan te komen? Onmiddellijk na de Eerste Wereldoorlog zag het er in feite nog niet zo slecht uit voor de Belgische automobielerindustrie. Natuurlijk waren na zes jaren productiestilstand de vooroorlogse exportmarkten grotendeels

<sup>85</sup> Richard Bessel, 'Transport', in Colin Chant (ed.), *Science, Technology and Everyday Life, 1870-1950*, Londen, 1989, p. 175-182.

<sup>86</sup> *De Auto*, 4/1925, p. 6.

Tabel 7.8 — Belgische automobielexport, 1913-1920

Bestemming	1913	jan-aug 1920
Groot-Brittannië *	930	288
Argentinië	418	
Duitsland	381	12
Frankrijk	273	80
Nederland *	231	173
Brazilië	133	
Roemenië	110	
Australië	104	
Portugal	73	108
Oostenrijk	65	
USA	62	4
Spanje	60	95
Rusland	55	
Zweden	55	
Mexico	33	
Cuba	28	
Chili	27	
Italië	20	204
Noorwegen	19	
Uruguay	11	
Andere	29	178

\* Kolonies inbegrepen.

Bron: *L'Automobile*, 23/10/1920, p. 3.

Tabel 7.9 — Belgische automobielimport, 1913-1920

Oorsprong	1913	jan-aug 1920
Frankrijk	591	1084
Duitsland	252	410
Groot-Brittannië	126	111
USA	77	1280
Nederland	30	42
Italië	19	279
Andere	9	82

Bron: *L'Automobile*, 23/10/1920, p. 3.Afbeelding 7.3 —  
Buste van Sylvain de  
Jong van Minerva, 1922Bron: *L'Automobile belge*, 8/10/1922, p. 1.

verloren gegaan, maar tegen augustus 1920, op een ogenblik waarop de verwoeste Belgische automobieliindustrie nog maar pas de productie had kunnen hervatten, was de herintrede in de oude markten en de verkenning van nieuwe exportbestemmingen alweer volop aan de gang. Maar de importcijfers spraken een ander verhaal. Het was duidelijk dat de andere automobielproducerende landen hun productiecapaciteit ten minste gedeeltelijk door de oorlog hadden gekregen, en dat België het moeilijk zou krijgen om zich opnieuw in de wereldmarkt binnen te wringen. En vooral, de bijzonder sterk toegenomen Amerikaanse importcijfers spraken boekdelen. Le Peuple merkte in maart 1921 op dat de Belgische automobiellbouwers alleen maar dure luxewagens aanboden, en dat intussen de Belgische markt werd overspoeld door veel goedkopere Amerikaanse automobielen en vrachtwagens. Volgens de socialistische krant zouden er van Ford alleen al op dat moment een goede tweeduizend wagens in België rondrijden.<sup>87</sup>

De resterende Belgische automobiellbouwers gingen barre tijden tegemoet. De drie voornaamste bedrijven in het interbellum waren Minerva, FN en Imperia. Bij Minerva werd de productie in 1919 heropgestart. Een voorstel van Sylvain de Jong aan de Belgische automobiellbouwers om gezamenlijk een Belgische massa-automobiell te produceren werd verworpen, nota bene door de bedrijfsleiding van Minerva zelf. De export bleef belangrijk, nu ook

<sup>87</sup> *Bulletin officiel du Royal Automobile Club de Belgique*, 1/3/1921, p. 59.



Afbeelding 7.4 – Minerva en FN verenigd

In 1927 sloten De Jong van Minerva en Joassart van FN een monsterverbond om de tanende Belgische automobiellindustrie te redden. Het pact tussen beide automobiellbouwers kwam erop neer dat ze afzonderlijk produceerden, maar zouden kiezen voor wagentypes die elkaar niet beconcurrerden.

Bron: *La Route belge*, december 1927, p. 12.

naar de Verenigde Staten. In 1922 ontwikkelde de firma zelf een kleinere wagen en bouwde een nieuwe fabriek in Mortsels voor koetswerken. In 1923 werd Antwerpse concurrent SAVA opgekocht. De productie lag in 1925 op 2500 wagens – nog een stuk minder dan het vooroorlogse maximum van 3000 – waarvan de helft naar Engeland werd geëxporteerd. In 1927 kocht Minerva de voormalige Métallurgique-fabriek over van Imperia, en stelde een fusie voor met FN. Zonder succes, evenwel. Sylvain de Jong overleed begin 1928. Minerva was een industriële reus in 1929, met 6800 werknemers en talloze toeleveringsbedrijven, maar de crisis van 1929 zou hard toeslaan. Ondanks enkele sportieve stunts met mislukte investeringen in racewagens, en een overheidssubsidie in 1932 van 55 miljoen frank bleef de verkoop dalen. Het faillissement in 1934 kwam met een luide klap. Mathieu Van Roggen van Imperia kocht de restanten van het bedrijf op in 1935. De voorraad werd uitverkocht en de vrachtwagenproductie verdergezet, vanaf 1940 zelfs opnieuw als zelfstandig bedrijf. De oude reus sleepte zich nog voort, onder meer met assemblage en de productie van militair materieel, tot in 1956 de merknaam definitief verdween.<sup>88</sup>

FN kwam na de Eerste Wereldoorlog onder controle van de Société Générale, en in 1920 werd de productie van automobiellen hervat. In 1925 produceerde het bedrijf bijna 1500 exemplaren. Dat was minder dan Minerva, maar FN floreerde niettemin en bouwde in 1930 een nieuwe autofabriek in Prémadame. Van Imperia werd de Nagant-fabriek te Luik overgekocht. Tijdens de crisis daalden de cijfers echter. Na het Belgisch-Amerikaanse douaneakkoord van 1935 besloot FN wijselijk de productie van automobiellen te stoppen. Wel bleef

<sup>88</sup> Kupélian, *De geschiedenis van de Belgische auto*, p. 15-42.

het bedrijf motorfietsen en vrachtwagens produceren, en tussen 1937 en 1940 werden Peugeot's geassembleerd. Na de Tweede Wereldoorlog volgden enkele militaire bestellingen, tot de jaren 1970.<sup>89</sup>

Imperia was een kleiner merk dat door een aantal fusies en samenwerkingen uitgroeide tot een van de grootste Belgische automobiellbouwers. Het bedrijf was gesticht door Adrien Piedbœuf, een voormalige medewerker van La Métallurgique. Hij kocht in 1908 de Pieperfabriek op in Nessonvaux (nabij Verviers), nam in 1912 Springuel over en werkte vanaf 1914 samen met het Spaanse merk Abadal. Mathieu Van Roggen, zelf stichter van A.T.A. in Trooz (bij Luik), nam het merk over na de Eerste Wereldoorlog. Tussen 1919 en 1923 werd een bescheiden productie gehaald van minder dan 200 wagens onder de merknaam Imperia-Abadal. Het werd nodig om op lichtere wagens over te schakelen. Van Roggen kocht ingenieur Arnold Couchard over van FN, en bracht de Tili op de markt vanaf 1923. De productie steeg langzaam: 250 in 1925, 420 in 1926 en 504 in 1927. Van Roggen begon aan een uitbreidingsfase einde jaren 1920. Excelsior, L'Auto-Métallurgique en Nagant werden opgekocht, en pogingen werden ondernomen om in de vliegtuig- en motorbotenindustrie voet aan wal te krijgen. De crisis sloeg hard toe. Imperia opende einde 1933 onderhandelingen met Adler om tot een Belgische licentie te komen. Vanaf 1934 verkocht Imperia het Adler-model Trumpf, onder de naam TA (Trumpf Adler). In 1935 kocht Van Roggen ook Minerva op, en stichtte de groep Minerva-Imperia. Op het einde van de jaren 1930 werd het moeilijk om aan Adler-onderdelen te geraken. De textielgroep Gerard-Hauzeur uit Verviers nam in 1940 Imperia over, terwijl Van Roggen met Minerva verder ging. Het einde van de Tweede Wereldoorlog maakte een einde aan de Adler-licentie. Van 1947 tot 1949 probeerde Imperia een nieuw TA-model op de markt te brengen met de hulp van door Hotchkiss geleverde motoren. Daarna werd Imperia een assemblagefabriek voor het Britse Standard (vooral het Vanguard-model), tot deze in 1958 een eigen assemblagefabriek openden in Mechelen.<sup>90</sup>

Het was uiteindelijk niet de automobiellimport die de grootste dreiging voor de Belgische automobiellbouwers zou worden, maar de vestiging van een buitenlandse automobiellindustrie in België. Deze verliep in twee golven, eerst in de jaren 1920 met de Amerikaanse assemblagebedrijven. De succesvolle lopende-bandproductie van Amerikaanse bedrijven als Ford en General Motors liet toe om afgewerkte onderdelen te verschepen die gemakkelijk tot volledige automobiellen konden ineengezet worden (*assemblage*). Bovendien was op deze wijze transport goedkoper, douanetarieven eveneens, en buitenlandse arbeid was goedkoper dan Amerikaanse. Het was een voor de hand liggende strategie van Amerikaanse bedrijven om overzeese markten te veroveren. Deze aanpak was ook gunstig voor het land van

<sup>89</sup> Idem, p. 54-74

<sup>90</sup> Idem, p. 42-54 en 193. Zie ook Greta Everaert, *Historische ontwikkeling van de automobiellproductie in België, 1895-1950*, dissertatie RUG, 1987.





Afbeelding 7.5 –  
Ford-fabriek in Antwer-  
pen, 1922

In 1922 introduceerde Ford een nieuwigheid in de Belgische automobiellbouw: de lopende band.

Bron: Thierry Grosbois, 'Ford en Belgique: de l'enclave américaine et anglaise au statut de producteur national', in Hubert Bonin (e.a.), *Ford en France et en Belgique, Cent ans d'histoire 1903-2003*, Parijs, 2004, p. 112.

bestemming, want om de onderdelen te monteren tot volledige wagens moest ter plaatse een fabriek gebouwd worden. Assemblage was met andere woorden een win-win-situatie.

Ford exporteerde wagens naar Engeland vanaf 1903, met weinig succes. Na 1908 deed het Model T het echter niet slecht, en Ford nam de beslissing om een assemblagefabriek in Londen te bouwen. De verkoop steeg snel van circa vijfhonderd wagens in 1909 tot meer dan achtduizend in 1914. Tegen dan was Ford de grootste autobouwer van Europa geworden. De reden voor dat succes was de verkoopprijs van 125 pond: veel lager dan de concurrentie, en dat voor een goede gemiddelde wagen.<sup>91</sup> De logische volgende stap was uitbreiding naar het Europese vasteland. Vanuit de Britse vestiging werd op 30 januari 1922 de Ford Motor Company Belgium opgericht. Antwerpen werd uitgekozen wegens de goede ligging in Europa, die de Engelse moederzetel met de Duitse markt zou verbinden. De sociale werkvoorwaarden in het nieuwe bedrijf waren goed, volgens Fords paternalistische model: comfortabele lonen, een veertigurenweek reeds vanaf 1926, en vanaf 1936 niet één maar twee weken betaald verlof. Maar Thierry Grosbois merkte terecht op dat het tot 1955 zou duren eer de firma haar eerste akkoord sloot met de vakbonden.<sup>92</sup>

Drie Amerikaanse assemblagebedrijven vestigden zich in de jaren 1920 in Antwerpen, Ford in 1922, General Motors in 1924 en Chrysler in 1926. Twee Franse bedrijven vestigden

<sup>91</sup> Laux, *The European automobile industry*, p. 30-32. Zie ook Len Holden, 'Fording the Atlantic: Ford and Fordism in Europe', *Business History*, xlvii, 2005, nr. 1, p.122-127.

<sup>92</sup> Thierry Grosbois, 'Ford en Belgique: de l'enclave américaine et anglaise au statut de producteur national', in Hubert Bonin (e.a.), *Ford en France et en Belgique, Cent ans d'histoire 1903-2003*, Parijs, 2004, p. 116.

Tabel 7.10 – Automobielproductie in België, 1922-1939

	Belgische merken	% groei	% export	Assemblage	% groei	% export
1922	1.900			10.975		
1923	2.000	5,26		12.898	17,52	
1924	1.600	-20,00		22.710	76,07	
1925	4.831	201,94	40,78	16.253	-28,43	13,67
1926	6.103	26,33	66,92	13.824	-14,94	30,69
1927	4.836	-20,76	59,35	18.042	30,51	51,93
1928	6.792	40,45	48,47	27.993	55,15	34,99
1929	6.043	-11,03	45,06	42.642	52,33	42,07
1930	4.093	-32,27	22,80	31.455	-26,23	38,07
1931	3.205	-21,70	12,64	32.039	1,86	41,87
1932	2.405	-24,96	8,52	21.967	-31,44	41,47
1933	1.546	-35,72	9,44	22.102	0,61	54,43
1934	878	-43,21	19,13	26.163	18,37	57,17
1935	854	-2,73	15,11	27.425	4,82	44,99
1936	* 1.596	86,89	7,89	31.136	13,53	36,55
1937	* 2.599	62,84	8,81	41.624	33,68	32,25
1938	353	-86,42	41,64	37.036	-11,02	36,90
1939	304	-13,88	47,70	32.474	-12,32	46,66

\* Belgische productiecijfers van 1936 en 1937 omvatten de assemblage van Imperia voor het Duitse Adler

Bron: Fernand Baudhuin, *Histoire économique de la Belgique, 1914-1939*, Brussel, 1944, p. 63.

zich nabij Brussel: Citroën in 1924 in Vorst, en Renault in 1925 in Haren.<sup>93</sup> Ford en General Motors groeiden snel, en verhuisden verschillende malen in de jaren 1920. In 1930 deed Ford een aanvraag bij de stad Antwerpen voor nieuwe terreinen in de haven, voor wat het grootste Ford-distributiepunt van Europa moet worden. Een jaar eerder was General Motors Continental verhuisd naar het kanaal in Ekeren, vlakbij de Kruisschans. De nieuwe vestiging was een kolos van 65.000 m<sup>2</sup>, waarvan 55.000 m<sup>2</sup> bebouwd in twee verdiepingen. Er werkten 1200 arbeiders die in 1929 meer dan 25.000 wagens produceerden, meer dan de helft van de Belgische automobielproductie. Tweederde was voor de export bedoeld.<sup>94</sup>

De dominantie van de assemblagebedrijven werd in 1944 door Fernand Baudhuin in kaart gebracht. De verhoudingen die hieruit bleken waren verbazingwekkend. Van bij de aanvang haalde de Ford-fabriek in Antwerpen een productiecijfer dat een veelvoud was van alle Belgische automobiellbouwers samen. De discrepantie verdubbelde nog wanneer in 1924 General Motors erbij kwam. De Belgische merken bereikten hun zenith in 1928 met een verkoop van 6792 wagens, waarvan de helft in het buitenland. In hetzelfde jaar verkochten de assemblagebedrijven zesmaal zoveel wagens op de Belgische markt, en driemaal meer in het buitenland. De crisis van begin jaren 1930, die vooral de export wegvrat, gaf aan de Belgi-

<sup>93</sup> Vanaf de jaren 1950 zorgde een contingentering van automobiellimport voor een nieuwe golf van assemblage-fabrieken: 1951 GM, herstart aan de Noorderlaan, Antwerpen, 1954 Volkswagen (nv D'Ieteren), Brussel, 1954 Peugeot, Mechelen, 1955 Mercedes, Mechelen, 1955 FIAT, Antwerpen en Waterloo (Brussel), 1956 Borgward, Mechelen, 1958 Standard Triumph, later British Leyland, Mechelen, 1959 BMW, Kontich (Antwerpen), 1962 Ford, Genk (Ford Antwerpen vanaf 1964 enkel nog tractoren en algemeen hoofdkwartier), 1964 Volvo, Gent, 1967 GM Plant 2, Antwerpen, 1973 Saab, Mechelen, 1975 Leyland, Seneffe (*Antwerpen: Detroit van Europa!?*, Antwerpen, 1978, p. 3-6).

<sup>94</sup> *L'Automobile belge*, 5/5/1930, p. 261-2.

sche merken de doodsteek. Tegen 1934 was het duidelijk dat de Belgische constructeurs geen toekomst meer hadden.

De Belgische overheid was allerminst geneigd om werkloos toe te kijken hoe een industrietak met veel prestige en potentieel voor de toekomst van de kaart werd geveegd, maar zat gevangen tussen wal en schip. De economische slagkracht van de assemblagebedrijven was immers ook niet oninteressant. In november 1924, amper twee jaar nadat Ford in Antwerpen met de productie begonnen was, was er al een conflict. De regering reageerde op de massale import van automobieleronderdelen door de douanetarieven te verhogen, een lelijke streep door de plannen van Ford. De Amerikaanse automobiellouwer ging in de tegenaanval door zijn fabriek te sluiten zodat de werknemers op straat kwamen te staan. Minister van Financiën Georges Theunis moest halsoverkop naar Antwerpen om persoonlijk met Ford te onderhandelen, en na vier dagen ging de fabriek weer open. Het koninklijk besluit van 8 december 1924 verlaagde de tarieven voor import van automobieleronderdelen opnieuw.<sup>95</sup>

Op de ministerraad van 27 juni 1927 kondigde minister van Financiën Maurice Houtart aan dat hij voldoening wilde geven aan de vraag van de Belgische automobiellouderie om de concurrentie van in België gevestigde buitenlandse automobiellouderie, met name Ford en Citroën, aan te pakken door de douanerechten aan te passen. Zijn departement was dit al lang van plan, maar vreesde represailles van de Amerikanen. Er zou nu evenwel een akkoord zijn met Ford. De socialistische voorman Emile Vandervelde pleitte mordicus tegen dit protectionisme, dat tegen de internationale afspraken inging en de jobs van duizenden arbeiders bij Ford bedreigde. Houtart kreeg de zegen van de ministerraad, maar de wet van 24 juli 1927 herschikte de douanetarieven zonder dat er grote tariefwijzigingen waren.<sup>96</sup>

Hoezeer de overheid gewrongen zat in deze kwestie bleek niet enkel uit de houding van de overheid, maar evenzeer uit deze van de socialistische oppositie. Op 3 juni 1930 hielden Camille Huysmans en Guillaume Melckmans een interpellatie over het aankoopbeleid van de regering inzake automobielen. Antwerpenaar Huysmans nam het daarbij op voor de belangen van het Antwerpse bedrijf Minerva, tegen de eveneens in Antwerpen gevestigde Ford en General Motors. Hij noemde de laatste fraudeurs, die tientallen miljoenen aan douanerechten ontdoken door onderdelen in te voeren in plaats van veel hoger belaste volledige wagens. Huysmans vroeg aan de regering om de belangen van de Belgische bedrijven voorrang te geven, maar hij werd meteen tegengesproken door de socialistische leider Emile Vandervelde, die zijn beide partijgenoten verweet zich protectionistisch te gedragen, en een lange redevoering hield waarin hij het beleid van de liberale minister van Buitenlandse

<sup>95</sup> Het betrof de wet op de herziening van de douanetarieven van 8 mei 1924, deze verscheen echter pas begin november in het staatsblad. *Belgisch Staatsblad*, 5/11/1924, p. 5469-74 en 11/12/1924, p. 6029-30, *Parlementaire Handelingen Kamer*, 17/2/1925, p. 603.

<sup>96</sup> *Notulen van de Belgische ministerraad*, 27/6/1927, p. 16-7, *Parlementaire Stukken Kamer*, 8/7/1927, nr. 299, *Belgisch Staatsblad*, 22/10/1927, p. 4756-9.

Zaken Paul Hymans verdedigde. Waarop Edward Anseele Vandervelde geërgerd voor de voeten wierp dat het niet aan hem was om het regeringsbeleid te verdedigen.<sup>97</sup>

De druk van de Belgische automobiellbouwers bleef intussen aanhouden, met als dieptepunt een ranzige en controversiële campagne waarbij op grote affiches de slogan werd verspreid: "Anti-Belges, achetez des autos étrangères. Ruinez votre pays."<sup>98</sup> Het koninklijk besluit van 10 augustus 1932 voerde een vergunningsplicht in voor de invoer van automobielen en hun onderdelen. De bedoeling hiervan was om een politiek te gaan voeren van contingentering van automobiellimport. Zover kwam het echter niet, de ministers van Buitenlandse Zaken en van Industrie en Arbeid voerden onderhandelingen met Frankrijk en de Verenigde Staten, hetgeen begin februari 1933 resulteerde in (alweer) een herziening van de douanetarieven. De belasting op de invoer van zowel volledige automobielen als onderdelen werd hierbij in zeer aanzienlijke mate verhoogd, afhankelijk van de categorie anderhalve keer tot zelfs het dubbele van de oude tarieven.<sup>99</sup>

Deze muur van bescherming rond de Belgische automobiellbouwers hield niet lang stand. De productiecijfers bleven dalen, en in 1934 gebeurde het ondenkbare: Minerva moest de boeken neerleggen. Later op het jaar werd een delegatie, bestaande uit voormalig minister van Openbare Werken Pierre Forthomme en L. Camu, een van zijn voormalige medewerkers op het ministerie, op handelsmissie gestuurd naar de Verenigde Staten. Als snel bleek dat België maar over één vorm van wisselgeld beschikte: het importtarief voor automobielen. Dit gegeven, en het feit dat door het bankroet van Minerva 55 miljoen frank aan overheidssteun was verloren gegaan, leidde ertoe dat in het rapport van de delegatie voorgesteld werd om aan de USA kortingen tot tachtig procent toe te staan op de invoertarieven voor automobiellonderdelen in ruil voor gunstige exportvoorwaarden voor een reeks Belgische producten. Met dit voorstel werd wat restte van een eigen Belgische automobiellproductie in een klap weggeveegd. Dat de Belgische regering zeer goed wist wat er op het spel stond bleek duidelijk toen op de ministerraad werd besproken op welke manier men de Belgische automobiellfabrieken zou laten veranderen in assemblagebedrijven. Op 27 februari 1935 werd een handelsakkoord getekend tussen de Belgisch-Luxemburgse Unie en de Verenigde Staten. Het koninklijk besluit van 26 april 1935 bracht de nodige wijzigingen aan in de douanetarieven, in uitvoering van het handelsverdrag.<sup>100</sup>

Het Belgisch-Amerikaanse handelsakkoord van 1935 was het derde in een reeks van zeventien verdragen gekend in de Amerikaanse geschiedenis als de Hull-verdragen,

<sup>97</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 3/6/1930, p. 1889-96.

<sup>98</sup> *Royal Auto*, 15/6/1931, p. 179, *Mon Auto*, september 1931, p. 228.

<sup>99</sup> *Belgisch Staatsblad*, 26/8/1932, p. 4734-5, *Notulen van de Belgische ministerraad*, 26/7/1932, p. 4, 10/1/1933, p. 1, 11/1/1933, p. 3 en 31/1/1933, p. 3.

<sup>100</sup> *Notulen van de Belgische ministerraad*, 5/1/1935, p. 3, *L'Automobile belge*, 20/1/1935, p. 23, *Belgisch Staatsblad*, 1-2/4/1935, p. 2107-23 en 27/4/1935, p. 2791-805. Voor de uiteraard negatieve visie van de Belgische automobiellbouwers op deze gebeurtenissen, zie *Bulletin officiel de la Chambre Syndicale des Constructeurs de l'Automobile et du Cycle de Belgique*, mei 1937, p. 10-11.

genoemd naar de Amerikaanse staatssecretaris Cordell Hull.<sup>101</sup> Deze verdragen kaderden in het New Deal-beleid van president Roosevelt, en waren bedoeld om de tariefmuren rond de V.S. naar beneden te halen, die onmiddellijk na de Wall Street Crash nog aanzienlijk waren verhoogd. Er werden bilaterale akkoorden afgesloten, waarbij per land werd gekeken welke producten dat land het beste kon aanbieden en wat de V.S. daartegenover konden stellen inzake uitvoer. Voor België was de handelsbalans met de V.S. erg negatief geworden sinds het optrekken van de Amerikaanse toltarieven in 1930 voor glas, cement, bakstenen, textiel etc. In november 1934 werden officieel onderhandelingen aangevraagd door de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie (BLEU), en in januari 1935 kon een Belgische handelsmissie onder leiding van diplomaat en ex-minister Pierre Forthomme naar Washington vertrekken. De Belgen waren vooral geïnteresseerd in betere toltarieven voor cement, glas en textiel, de Amerikanen van hun kant wilden meer automobielen, radio's en katoen exporteren. Op 20 januari telegrafeerde Forthomme naar het thuisfront: "Question automobile point crucial. Indispensable faire concession sensible." Het punt van de te assembleren automobielen kwam steeds weer terug in de onderhandelingen, maar de zaken lagen niet simpel. In de V.S. was er een scherp dispuut tussen automobielbedrijven die halfafgewerkte onderdelen verscheepten voor assemblage en bedrijven die afgewerkte automobielen wilden exporteren, en in België stond premier Hymans tijdens de onderhandelingen voortdurend in contact met de Amerikaanse assembleurs in Antwerpen. Halfweg februari raakte Forthomme in paniek: de onderhandelingen waren zo goed als mislukt, de Amerikanen keken uit naar andere landen om een handelspact mee te sluiten en de Amerikaanse automobielbedrijven overwogen om hun plants in Antwerpen te verhuizen naar Nederland. In België werd de ministerraad bijeengeroepen. Maar uiteindelijk kwam het dus toch goed, en einde februari 1935 werd het verdrag ondertekend. Hull drong er bij Forthomme op aan om op de persconferentie uitdrukkelijk te vermelden dat het verdrag met België als een voorloper moest beschouwd worden, in een kattedelletje aan Forthomme op weg naar de ondertekeningsceremonie luidde het:

Impress on the Belgians that no nations are getting anywhere with exclusively bilateral bargaining agreements ; that this phase is the minor part of our proposed agreement ; that the major phase is the broader generalizing provisions and the appeal that the United States and Belgium will make to other countries to join in adopting. This latter offers the only program for the restoration of normal trade and finance between nations. This broad program, too, will greatly hasten exchange stabilization.

In zijn persverklaring ging Forthomme hier inderdaad op in: "This is the first of the trade agreements which the United States of America intend closing with the European countries in order to put an end to a life-long system of high tariff wall, restrictions, quotas, control of exchange etc., which has been for the most part the principal reason of the present ruin of

<sup>101</sup> BE ARA T25 *Papiers Pierre Forthomme*, nr. 161.

the world trade [...]."<sup>102</sup> Het verdrag verbeterde de Belgische handelsbalans met de V.S. in aanzienlijke mate. Uit rapporten over het jaar 1935 bleek een grote toename van de export naar Amerika, vooral van de ijzerindustrie, maar ook van textielproducten, en in mindere mate van cement en zand.<sup>103</sup>

Einde 1935, naar aanleiding van het begrotingsrapport van Openbare Werken, werd in de Senaat alles nog eens op een rijtje gezet in verband met de Belgische automobieliindustrie. Het waren de overwinnaars die de pen vasthielden: verslaggever was Ferdinand Demets van de Belgische Shell-afdeling, die een half jaar later Febiac zou oprichten, de belangenvereniging van de assemblagebedrijven, en voorzitter van de begrotingscommissie was Guillaume Solau van de socialistische metaalvakbond. Het rapport-Demets begon met te wijzen op "de vergeefsheid van de aanzienlijke pogingen om, met kunstmatige, dure en voor de algemeene economie nadeelige middelen, een nijverheid in het leven te houden die de engheid onzer markt ten doode opschreef."<sup>104</sup> Het protectionistische tarief van 1933 was bedoeld geweest om de Belgische nijverheid een eigen afzetmarkt te bezorgen, en tegelijk te beschermen tegen *den kwaden wil der in ons land gevestigde vreemdelingen*, maar na een jaar had de regering vastgesteld dat de automobieliproductie, zowel constructie als assemblage, gedaald was en dat de import van automobielen juist was gestegen! De *motorisering* van België was aanzienlijke vertraging aan het oplopen vergeleken met het buitenland. Dat laatste werd door de minister van Economische Zaken geweten aan het feit dat door de hoge invoerrechten de aanvoer van automobielen werd bemoeilijkt die negentig procent van de automobieliemarkt in handen hadden, terwijl de Belgische merken die begunstigd werden maar instonden voor de resterende tien procent. Dit, en de eis van de Verenigde Staten bij de handelsbesprekingen later op het jaar, hadden de regering ertoe gebracht om een bres te slaan in de tariefmuur ten gunste van een assemblage-industrie. Het beleid was gebaseerd op de stelling dat de productie op grote schaal van gestandaardiseerde onderdelen hoe dan ook niet in het bereik van de Belgische industrie lag, en dat deze zich beter ombouwde van *constructeur* tot *assembleur*. Wel werd geëist van de assemblagebedrijven dat zij een bepaalde verhouding aan Belgische producten moesten gebruiken. Daartoe werd een contingentering ingebouwd van de geïmporteerde onderdelen, zodat de betrokken bedrijven wel gedwongen waren om een beroep te doen op Belgische toeleveringsfabrieken. Hierbij werd een vergunningsplicht voorzien waaraan geregelde verplichte controles werden gekoppeld.<sup>105</sup> Dit beleid werd omschreven als *een verstandige samenwerking met buitenlandse constructeurs*. Behalve de gunstige effecten op industrieel en fiscaal vlak benadrukte de regering het belang

<sup>102</sup> Idem, nrs. 157-158.

<sup>103</sup> Idem, nr. 161.

<sup>104</sup> *Parlementaire Stukken Senaat*, 7/1/1936, nr. 43, p. 42.

<sup>105</sup> De invoervergunning van 1932 was intussen afgeschaft geworden door het koninklijk besluit van 1 februari 1933 (*Belgisch Staatsblad*, 12/2/1933, p. 542-3). Het koninklijk besluit van 16 juli 1935 voerde haar opnieuw in (*Notulen van de Belgische ministerraad*, 15/5/1935, p. 2, *Belgisch Staatsblad*, 20/7/1935, p. 4596-7).

voor de *remotorisatie* van het land, waartoe in 1936 minimaal 16.000 automobielen moesten verkocht worden op de Belgische markt.<sup>106</sup>

Het was bij dit alles duidelijk dat de overheid met haar fiscale politiek een niet te onderschatten factor in het automatiseringsproces in handen had, en dat zij met het Belgisch-Amerikaanse handelsverdrag dit instrument actief had ingezet om de automatisering te stimuleren. Ook de Automobile Club kon, in 1937 achteruitblikkend, enkel vaststellen dat meer automobielen in België werden geproduceerd en geëxporteerd, en dat bredere lagen van de bevolking dan voorheen goedkopere automobielen konden kopen.<sup>107</sup>

## 7.4 Transformatie van het automobilisme

---

Nu het automobielgebruik uit de besloten cenakels van sportsmen en toeristen aan het breken was waar het tijdens de Belle Époque was ontstaan, werd de relevantie van de automobilistenorganisaties een stuk beperkter. Met honderdduizend automobielen op de openbare weg hoefde de overheid niet meer overtuigd te worden van het nut van het gemotoriseerde vervoer. De organisaties kwamen in de tussenoorlogse periode in een aantal paradoxale situaties terecht: hun ledenaantallen kregen een massaal karakter, maar hun penetratiegraad bij de automobielgebruikers werd relatief steeds lager; het economische belang van de nieuwe transportwijzen werd algemeen erkend, maar dat leek er vooral op neer te komen dat er steeds meer belasting moest betaald worden; er kwamen steeds meer drukkingsgroepen die over steeds grotere middelen beschikten, maar voor het verkeersbeleid steeds minder verschil leken te maken; en de organisaties werden in overheidscommissies actief betrokken bij het beleid, maar dat leek enkel te leiden tot steeds meer regels en steeds minder vrijheid. De automobilistenorganisaties ondergingen in deze periode een aantal transformaties die grosso modo in twee luiken uiteenvielen: aan de ene kant massalisering, en daarmee gepaard gaande een zekere vorm van commercialisering; aan de andere kant institutionalisering, en een zekere mate van bureaucratisering.

De automatisering van het interbellum veranderde de wereld van het automobilisme niet enkel in kwantitatieve zin, het automobielgebruik zelf veranderde drastisch van aard. De automobilisten waren in toenemende mate afkomstig uit de middenlagen van de bevolking, en de automobiel was voor hen steeds meer een gebruiksvoorwerp, niet meer louter een luxeartikel. Reeds in 1919 vond *L'Automobile* het nodig om een hoofdartikel te publiceren onder de titel *L'Automobilisme de Luxe*: “J'entends dire bien souvent que l'automobile n'est plus l'apanage d'une classe privilégiée et chanter la victoire de l'automobilisme utili-

<sup>106</sup> *Parlementaire Stukken Senaat*, 7/1/1936, nr. 43, p. 42-51.

<sup>107</sup> *Royal Auto*, 1/8/1937, p. 232.

taire et démocratique, caractérisé par l'autocamion et la voiturette à bon marché." Hoezeer de auteur ook benadrukte dat hij dit een goede zaak vond, de spijt kon moeilijk verborgen worden. Gelukkig waren er nog de dames, die nu ook belangstelling kregen voor de automobiel, hun aangeboren goede smaak stond er garant voor dat de aristocratische gratie van het automobilisme niet verloren zou gaan. Ten slotte, welk mooier cadeau kon een gentleman aan een dame doen dan een sublieme *voiture de grand luxe*?<sup>108</sup>

Het eerste nummer van het befaamde Englebert Magazine, een luxueus en bijzonder fraai vormgegeven automobieltijdschrift, opende met een merkwaardige statement: het verhaal van de zeventienjarige Louis, hoe diens generatie fysiek ingesteld geraakte op de automobiel, en als het ware een nieuw ras vormde waarin machine en lichaam samenvloeiden. "Louis fait corps avec la machine [...]. Il est identifié par tous ses organes avec la machine. Le premier raté lui fait comme une blessure au cœur." Er stond een generatie op die aan de hand van het geluid van een naderende automobiel op de weg kon zeggen welk merk en hoeveel cilinderinhoud, die achter het stuur kroop en twee uur later een volleerd chauffeur was geworden. Een generatie die aan honderd of zelfs tweehonderd per uur zou voortbewegen over de grond of in de lucht. De machine was een verlengstuk van het menselijke lichaam, die de mogelijkheden ervan aanzienlijk vergrootte. Maar de mens moest zich aanpassen:

Force, honnêteté, calme, inutilité de la violence, la machine apprend cela à l'homme ; elle répudie l'à peu près ; elle donne beaucoup, mais elle exige beaucoup... Il y a comme un contrat de loyauté entre elle et l'homme.<sup>109</sup>

Dit cyber-motief bleef de hele periode door opduiken. In 1933 bijvoorbeeld publiceerde Royal Auto, het tijdschrift van de Automobile Club, een bizarre vergelijking tussen de werking van een motor en de menselijke organen. *Biologie de l'auto*: circulatie van olie en benzine in een motor zoals bloedcirculatie in een lichaam, de benzinetank als de maag van de motor, de ontploffende cilinders als het kloppende hart, de luchtkoeling als de longen, en de uitlaat sprak voor zichzelf ...<sup>110</sup>

Was de verwondering over de nieuwe voertuigen in staat om het mensbeeld van het vooroorlogse individu fundamenteel te hervormen, de mogelijkheden op maatschappelijk vlak strekten zich niet minder ver uit. Le Moteur wees erop dat de Verenigde Staten vóór de Eerste Wereldoorlog reeds een auto op veertig inwoners hadden.

Voilà un signe de prospérité indiscutable. Quand tous les peuples civilisés pourront présenter une pareille statistique, ce sera la meilleure preuve que le bonheur est presque général ; car, qu'il s'agisse d'un instrument de travail ou d'un véhicule destiné à calmer la maladie universelle de la « bougeotte », dont chacun de nous est peu ou prou atteint, la généralisation de l'auto devient une sorte de nécessité sociale.<sup>111</sup>

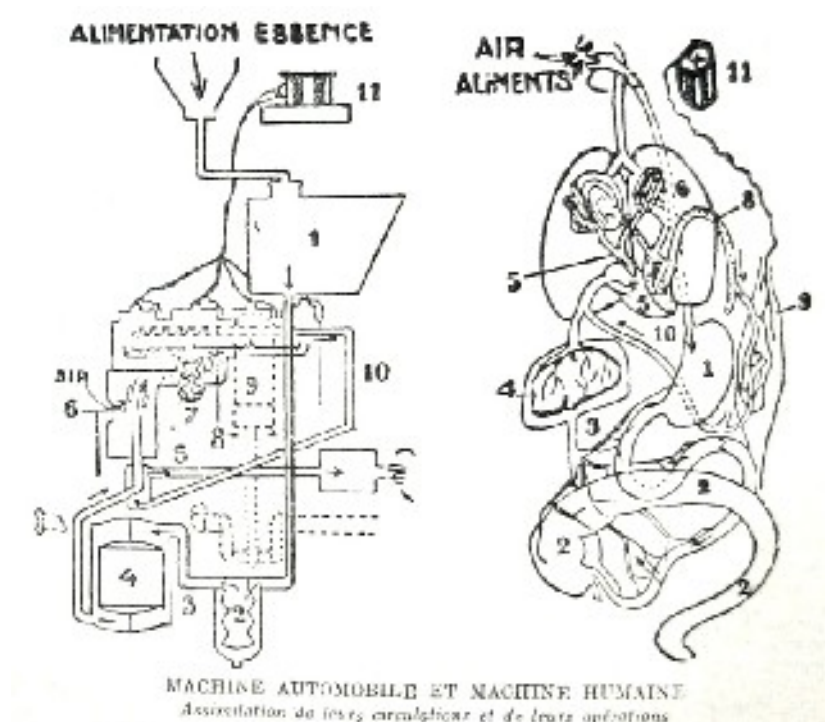
<sup>108</sup> *L'Automobile*, 14/6/1919, p. 3.

<sup>109</sup> *Englebert Magazine*, maart 1920, p. 3-4.

<sup>110</sup> *Royal Auto*, 15/2/1933, p. 60-2.

<sup>111</sup> *Le Moteur*, 12/8/1922, p. 4.





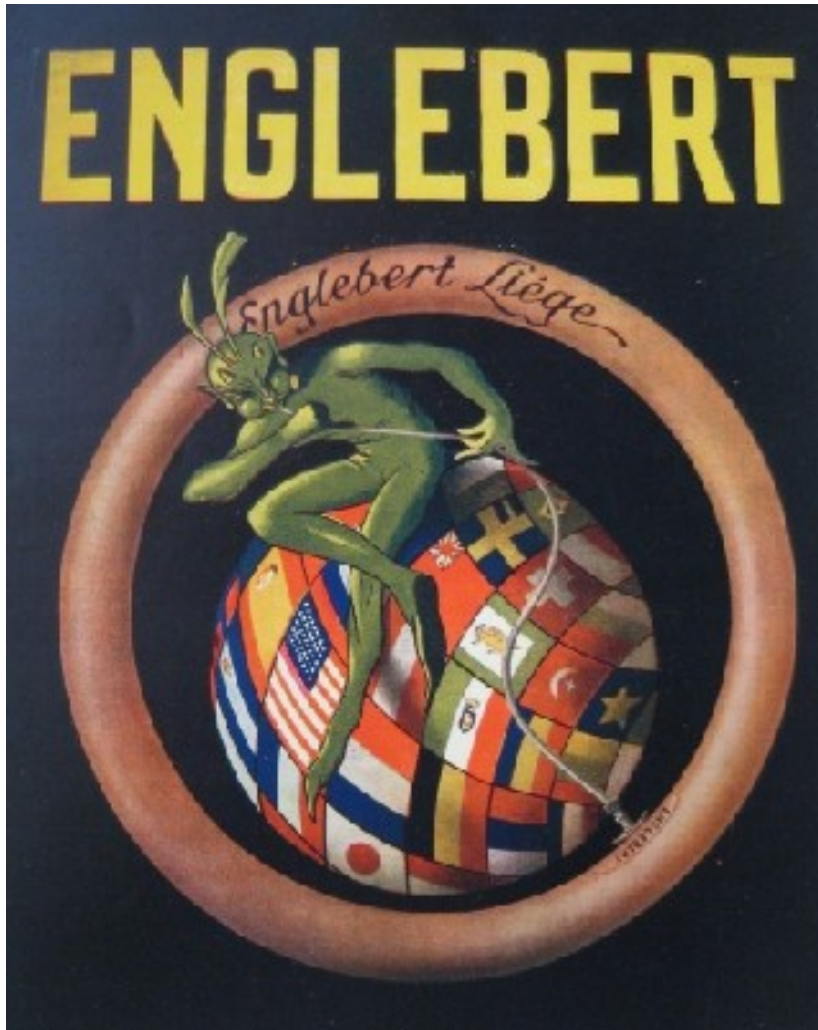
Afbeelding 7.6 – Biologie van de automobiel

Bron: *Royal Auto*, 15/2/1933, p. 60.

Wellicht was het in deze periode nog enigszins voorbarig om van een *maatschappelijke noodzaak* te spreken, maar dat de automobiel de levensstijl van meer dan een bevolkingsgroep fundamenteel kon veranderen werd al snel duidelijk. In juni 1924 werd het *Œuvre des Automobiles pour Invalides de Guerre* opgericht: voor de grote aantallen kreupelen die uit de Grote Oorlog waren gekomen was een occasioneel aangeboden automobielrit naar de kerk of naar de kermis in vele gevallen de enige manier waarop ze het bed in hun kleine rustkamer thuis nog eens konden verlaten.<sup>112</sup>

Zelfs priesters ontsnapten er niet langer aan. Een in 1931 verschenen artikel in het Franse blad *Le Recrutement Sacerdotal* benadrukte dat de automobiel praktische diensten kon bewijzen aan priesters, zeker als die meer dan een parochie moesten bedienen. Weliswaar hielpen fiets en motorfiets de priester nu al, maar deze waren respectievelijk dodelijk vermoeiend en gevaarlijk. Omdat automobielen te duur waren voor parochiepriesters zou een voorstel uitgewerkt worden voor een centrale aankoopdienst. Er was ook een morele kant aan: de automobiel was weliswaar geen luxetuig meer, onverenigbaar met de gelofte van armoede, maar passagiers meenemen bleef een heikele kwestie. Twee jaar later verscheen een kort artikel met praktische wenken. In 1933 bestond er een *Automobile Club de Saint-Christophe* die reeds een tweeduizend leden telde, al waren er in Frankrijk volgens de auteur wel tienduizend priesters met een automobiel. Door groepsaankopen konden belang-

<sup>112</sup> Belgisch Staatsblad. *Verenigingen zonder winstgevend oogmerk*, 5/6/1924, nr. 267, *L'Automobile belge*, 5/9/1937, p. 283.



Afbeelding 7.7 –  
Englebert reclame, 1920

Automobilisme als een  
duiveltje dat de wereld  
veroverd had na de Eerste  
Wereldoorlog.

Bron: *Englebert Magazine*,  
juli-augustus 1920, s.p.

rijke kortingen verkregen worden, maar de morele problemen met snelheid en passagiers bleven onopgelost. In 1935 vaardigde de bisschop van Puy een ordonnantie uit met een reeks verboden, zo waren snelle motorfietsen van meer dan drie pk verboden, en mochten priesters niet op de passagierszit van een motorfiets.<sup>113</sup>

John Rae noemde de automobiel in 1970 *an entirely novel form of mobility*: “The motor vehicle can and does provide mass transportation for people and bulk transportation for goods,” maar vooral, “it offers individual, personal, flexible mobility, as nothing before it has ever done.” De automobiel had aan *ordinary people* voor het eerst in de geschiedenis een eigen mobiliteit bezorgd, niet langer voorbehouden aan een rijke elite. *The lower classes buying cars*, aldus Rae, moest dan ook gezien worden als een sociale revolutie.<sup>114</sup> Scott Bottles, die in 1987 zijn studie publiceerde van Los Angeles, 's werelds eerste *automobile city*, benadrukte eveneens de sociaal-emancipatorische effecten van de automobilisering. Zoals jonge jongens en meisjes maar wat graag in de fabriek wilden gaan werken, weg van de

<sup>113</sup> *Le Recrutement Sacerdotal*, 1931, p. 171-184, 1933, p. 93-6 en 564-6, en 1935, p. 343.

<sup>114</sup> John Rae, *The Road and the Car in American Life*, Cambridge, 1971, p. 360-1.

paternalistische controle in rijke huishoudens of lokale familiebedrijfjes, zo ook betekende de automobiel vrijheid, weg van de bekrompen plaatselijke levensomgeving, zelf op ruime schaal kiezen waar je woonde en werkte, en met wie je trouwde of bevriend was.<sup>115</sup>

De snel wijzigende positie van de automobiel in de samenleving liet zich al vroeg voelen bij de overheid. De oprichting van een *service des automobiles* in 1910 door minister van Openbare Werken Auguste Delbeke, zelf een fervente automobilist, kon tellen als symbolische omslag. De staat ging nu zelf automobielen gebruiken. Maar *les automobiles de M. Delbeke* werden in de pers een nationaal schandaal, de samenleving was hier nog niet klaar voor.<sup>116</sup> Na de oorlog veranderde dit. Op 10 september 1919 hield Charles Woeste in het parlement een rede waarin hij protesteerde tegen de opname in de begrotingen van een aantal onkostenposten, onder meer budgetten voor representatie en voor de aankoop van automobielen. In de tijd van Rogier en Frère-Orban, aldus Woeste, gebruikten ze ook koetsen, maar die verschenen niet in de begrotingen. Minister van Openbare Werken Edward Anseele interpreteerde dit als een pleidooi tegen de automobiel zelf, en gaf Woeste enkele dagen later weerwoord. Anseele benadrukte dat de automobiel nuttig was geworden en verwees naar de beroemde slag bij de Marne (waar het Franse leger een automobielcolonne had gebruikt). Hij stelde dat automobielen tijd bespaarden voor de moderne ondernemer, en dat hijzelf als minister van Openbare Werken nu eenmaal de grootste ondernemer van het land was. Vanuit verschillende zijden op de parlamentsbanken werd benadrukt “dat ze het hierover allen eens waren.”<sup>117</sup> Een klein jaar later werd aan minister Anseele verweten dat de herstelling van sommige wegen vooral ten goede kwam aan automobieleigenaars, en dus eigenlijk hetzelfde was als *travaux de luxe*. Antwoord van Anseele: “Une route pour automobiles est-elle un travail de luxe? A mon avis, non.” Het was misschien waar dat het op dat ogenblik voornamelijk gefortuneerden ten goede kwam, echter:

La vérité est qu'un pays doit marcher avec le temps, avec les nécessités nouvelles créées par les circonstances ; il doit améliorer son outillage industriel et scientifique, tout comme ses moyens de communication, pour rester à la hauteur des exigences modernes.<sup>118</sup>

Dit was de doctrine-Anseele, de nieuwe visie op automobielen, verkondigd onmiddellijk na de Eerste Wereldoorlog. Dit bleef de officiële beleidslijn tot het einde van de hier bestuurde periode: automobielen en autowegen waren nuttig voor de economie van een land, en derhalve was het de plicht van de overheid om deze te steunen.

Op 21 april 1914 aanvaardde de Kamer een wetsvoorstel dat de rechtspersoonlijkheid toe-kende aan een aantal private organisaties, zoals de Société belge des ingénieurs et industriels, de Ligue patriotique contre l'alcoolisme, en de Touring Club. De laatste, op dat ogen-

<sup>115</sup> Scott Bottles, *Los Angeles and the Automobile*, Berkeley, 1987, p. 5-7.

<sup>116</sup> *Belgisch Staatsblad*, 9/6/1910, p. 3461-2, *Parlementaire Handelingen Senaat*, 14/5/1910, p. 643-4.

<sup>117</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 10/9/1919, p. 1524 en 25/9/1919, p. 1718.

<sup>118</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 1/7/1920, p. 482.

blik met haar ruim tachtigduizend leden een van de grootste private organisaties van het land, had problemen met het beheer van haar bezit, dat te groot werd om aan enkele vertrouwenspersonen te laten. De organisatie had al enkele personeelsleden in dienst, wilde een gebouw aankopen voor haar sociale zetel, en had behoefte aan een specifieke wetgeving voor niet-commerciële verenigingen met bezittingen. Twee weken na het voorstel werd in de Kamer een tweede wetsvoorstel neergelegd, dat de rechtspersoonlijkheid ook aan de Moto Club en de Ligue Vélocipédique wilde toekennen (de Automobile Club diende geen voorstel in). Het uitbreken van de oorlog verhinderde de verdere behandeling. In 1919 werd een hernieuwd voorstel ingediend, nu voor de Touring Club en de Automobile Club, dat leidde tot de wet van 12 maart 1920 op de rechtspersoonlijkheid van diverse verenigingen. De Touring Club verwierf het nieuwe statuut vrijwel meteen, door in mei 1920 reeds haar statuten officieel in het staatsblad te laten verschijnen, de Automobile Club liet nog bijna een jaar voorbijgaan vooraleer ook haar statuten gepubliceerd werden. Dat bleek even later nogal voorbarig. De démarche van de automobilistenorganisaties had een aantal andere verenigingen op ideeën gebracht, en het parlement had al een hele reeks aanvragen ontvangen om rechtspersoonlijkheid te krijgen. Omdat er niet telkens voor een of enkele particuliere verenigingen een wet kon gemaakt worden, werd op 27 juni 1921 de wet op de vzw's goedgekeurd, die een erkenningsprocedure voorzag die niet langer door het parlement moest geratificeerd worden. Daardoor moesten de beide automobilistenorganisaties de procedure opnieuw doorlopen. Dat gebeurde nog voor het einde van 1921.<sup>119</sup> Daarmee hadden de Touring Club en de Automobile Club een belangrijke stap gezet richting institutionalisering, later in de tussenoorlogse periode zouden ook de Chambre Syndicale en Febiac het vzw-statuut aannemen.

Het succesverhaal van de Touring Club werd niet afgebroken door de Eerste Wereldoorlog, wel integendeel. Het vooroorlogse ledencijfer van ruim 80.000 herstelde zich snel, en in het begin van de jaren 1920 begon het ledenaantal opnieuw fors toe te nemen. In 1922 werd de kaap van 150.000 leden genomen, en na een merkwaardige tijdelijke stilstand in 1924 werd in 1925 het magische getal van 200.000 leden gehaald. Daarmee werd een voorlopige piek bereikt, want de jaren erna kreeg de organisatie te kampen met dalende ledencijfers. In 1930 werd opnieuw de 200.000 gehaald, al sneerde de Union Routière dat de Touring Club voor de helft uit *cinemaliefhebbers* bestond (de club lokte nieuwe leden met kortingen voor onder meer bioscoopbezoek). In de jaren 1930 stabiliseerde het ledental tussen 180.000 en

<sup>119</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 21/4/1914, p. 1760-1, 5/5/1914, p. 1935 en 9/10/1919, p. 1982-3, *Belgisch Staatsblad*, 26/3/1920, p. 2322-3, 1/7/1921, p. 5415, 22/5/1920, p. 3886-7, 13/5/1921, p. 3970, *Belgisch Staatsblad. Verenigingen zonder winstgevend oogmerk*, 13/5/1921, s.p., 2/10/1921, p. 21-33 (bevat de lijst van alle tweeduizend leden van de Automobile Club) en 23/11/1921, p. 73-4, *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 15/2/1920, p. 73 en 15/8/1920, p. 378. De wet op de verenigingen zonder winstoogmerk kan beschouwd worden als het begin van een nieuw soort *civil society*, en hoewel de automobilistenorganisaties hierin een rol hebben gespeeld is de maatschappelijke relevantie van de nieuwe wet heel wat ruimer. Voor een bredere context, zie Jan Vandenabeele, *De vereniging zonder winstoogmerk: verkennend onderzoek naar ontstaan en praktijk van de wet van 27 juni 1921*, dissertatie RUG, 1987.

210.000 leden.<sup>120</sup> De verhouding van dit ledental tot het aantal automobilisten is bijzonder moeilijk uit te maken, omdat er niets bekend is over het aantal niet-automobilisten dat lid was van de Touring Club. Een indirecte aanwijzing was er wel op een later moment: in 1955 telde de hulpdienst voor automobilisten Touring Secours 150.000 leden, op dat moment bijna evenveel als de moedervereniging Touring Club. Er was evenwel slechts een ledenoverlapping van tien procent, hetgeen erop wijst dat een bijzonder groot gedeelte van de leden van de Touring Club geen automobielgebruikers waren.<sup>121</sup> Nog in 1920 vroeg de Touring Club aan koningin Elisabeth om erevoorzitter te worden van de vrouwelijke leden van de Touring Club. Elisabeth aanvaardde. Het aantal vrouwelijke leden werd geschat op een kwart van het totaal.<sup>122</sup>

Op 30 en 31 mei 1919 werd in Parijs de Alliance Internationale de Tourisme (AIT) gesticht, de opvolger van de Ligue Internationale des Associations Touristes (LIAT), dat door de oorlog uiteengevallen was. De zetel werd aan België toegewezen, in het lokaal van de Touring Club de Belgique, met als secretaris-generaal Edmond Séaut, de voorzitter van de Touring Club, en de eerste algemene vergadering vond plaats in november 1919 in Brussel.<sup>123</sup> Enkele maanden daarvoor, op 24 augustus 1919, had de Touring Club haar eerste algemene vergadering gehouden sinds 1914. De herboren club had meteen iets te vieren. Op 22 februari 1920 vierde de Touring Club haar 25-jarig bestaan, met een plechtige zitting waarop onder meer koning Albert, de voorzitters van Kamer en Senaat, en een handvol ministers aanwezig waren. Uit de toespraken bleek duidelijk dat de Touring Club haar fietsverleden achter zich had gelaten, en nu volop de kaart van de automobiel trok.

La bicyclette! Ni le nom ni la chose n'ont aujourd'hui, pour nous, l'importance qu'ils avaient en 1896-1897 [...]. Ne trouvons-nous pas si simple, quand la fatigue nous accable, d'accepter l'aide du « grand frère qui fume » et de lui confier, sans danger et sans apprêt, la monture qui nous a complaisamment menés jusque-là?<sup>124</sup>

De activiteiten van de Touring Club werden in de volgende jaren steeds sterker gericht op de automobiel. Tegen begin jaren 1930 bleek het nodig om afzonderlijke *Cercles de cyclo-tourisme* op te richten in de eigen schoot om toch nog iets van een fietstoerismewerking te behouden.<sup>125</sup>

Op 1 januari 1921 werd de nieuwe sociale zetel in de Wetstraat 44 in Brussel in gebruik genomen.<sup>126</sup> Het was niet het enige element dat een nieuw gezicht aan de vereniging zou bezorgen, de volgende jaren verdwenen een aantal oudgedienden uit het bestuur en kwam

<sup>120</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 15/4/1921, p. 177-8, 15/8/1922, p. 383, 1/8/1924, p. 343-6, 15/2/1925, p. 87, 15/7/1929, p. 110, 1/8/1930, bijlage p. 113-4 en 15/7/1931, bijlage p. 108, *Revue du Touring Club de Belgique*, 1/7/1934, p. 189-193, *La Route belge*, juni 1930, p. 31.

<sup>121</sup> *Mémorial du Royal Touring Club de Belgique, 1895-1955*, Brussel, 1955, p. 275, 281, 310 en 319.

<sup>122</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 1/6/1920, p. 247.

<sup>123</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, juni 1919, p. 129 en 15/11/1921, p. 525, *L'Automobile*, 14/6/1919, p. 4.

<sup>124</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 15/2/1920, p. 80-1.

<sup>125</sup> *Revue du Touring Club de Belgique*, 15/7/1933, p. 205.

<sup>126</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 1/4/1920, p. 166-7, 1/7/1920, p. 307-10, 1-15/12/1920, p. 551 en 15/1/1921, p. 25.

er een gedeeltelijke generatiewissel. In september 1923 overleed plotseling Georges Leroy, ondervoorzitter en al jaren gezicht en hoofdredacteur van het befaamde *bulletin officiel*. Einde oktober overleed Hector Colard, de verantwoordelijke van de afdeling automobilisme. Hij werd opgevolgd door Charles Duvivier. Een half jaar later overleed dan plotseling voorzitter Edmond Séaut, die de organisatie had geleid vanaf 1911. De nieuwe voorzitter werd Paul Duchaine, een Brusselse advocaat, en bestuurslid van de Touring Club sinds 1898.<sup>127</sup> Veel animo bracht dit echter niet in de moloch onder de automobilistenorganisaties. De werking van de Touring Club werd steeds maar routineuzer. *Mon Auto* sprak in de jaren 1930 dan ook spottend van *le papa Touring*.<sup>128</sup> In 1938 verliet Paul Duchaine het voorzitterschap van de Touring Club, hij werd opgevolgd door Charles Duvivier, de verantwoordelijke van de afdeling automobilisme en tweede ondervoorzitter tot dan. Lang zou dit niet duren, in april 1940, op de valreep van de Tweede Oorlog, brak er groot schandaal uit bij de Touring Club. Er circuleerden geruchten over verrijking van bestuursleden, en een complot om een autoritaire bestuursstijl in te voeren. Daarop diende voorzitter Duvivier zijn ontslag in.<sup>129</sup>

Dat de Touring Club op haar Vlaamse zijde een gat liet vallen was al eerder bekend, reeds in 1905 had de club geprobeerd om een volwaardig Vlaams ledenblad op te richten. De toeristenclub was zeker niet anti-Vlaams gezind, maar de toenmalige burgerij waaruit zij rekruteerde verkoos nu eenmaal in vele gevallen Frans boven Nederlands. Bovendien was het Franstalige gedeelte van het land, Brussel en de zuidelijke provincies, sterker geïndustrialiseerd en dus eerder in het moderne (fiets- en automobiel)toerisme gestapt. Met een groeiende Vlaamse beweging die probeerde een massabeweging te worden was het slechts een kwestie van tijd dat er voor de grote groep van toeristen een Vlaams aanbod zou komen. In 1905 was de vraag aan de Touring Club om een Vlaams blad uit te geven reeds uitgegaan van een groep Vlaamse leden die de gedachte bespraken van de oprichting van een eigen Vlaamse toeristenbond. In 1914 nam Hippoliet Meert, een Brusselse leraar Nederlands die onder meer in 1895 het Algemeen Nederlands Verbond had opgericht, opnieuw een initiatief. Tussen juni en augustus werd een *Vlaamschen toeristenbond* opgericht, die al snel 1200 leden telde, en werd de uitgave van een ledenblad voorbereid. Maar het uitbreken van de oorlog maakte een einde aan de nieuwe vereniging. Na de oorlog probeerden de initiatiefnemers van 1914 het opnieuw, maar de tweede poging verliep aanvankelijk erg moeizaam. In 1919 publiceerde de Nederlander Christiaan de Does, zaakvoerder van de Brusselse uitgeverij Libertas, een oproep in de pers. In 1920 kwam hij in contact met Frits Henderickx en Stan Leurs, en samen vormden ze een *Voorlopig Komiteit*. In 1921 werd een bijeenkomst samengeroepen in Antwerpen, met een veertigtal aanwezigen werd een voorlopig bestuur gevormd onder voorzitterschap van De Does. Maar het verzamelen van de nodige werkingsmiddelen

<sup>127</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 1/8/1924, p. 343-6.

<sup>128</sup> *Mon Auto*, juli 1933, p. 154.

<sup>129</sup> *Revue du Touring Club de Belgique*, 1-15/5/1940, p. 33, *Mon Auto*, april 1940, p. 41.

verliep erg moeizaam. In 1922 werd dan maar een nieuwe bijeenkomst samengeroepen in Antwerpen, in een poging om snel leden te werven. Ditmaal werd het wel een succes: in de maanden daarna konden tweeduizend leden aangetrokken worden.<sup>130</sup> Het stichtingscongres van de herboren Vlaamse Toeristenbond (VTB) vond plaats in Mechelen op 23 april 1922, onder de naam *Eerste Vlaamse Toeristenlanddag*. De Does droeg Edward Leonard, een Antwerpse architect, voor als voorzitter.<sup>131</sup>

Het doel van de nieuwe vereniging, zo lazten we in de vzw-statuten die een jaar later verschenen, was “op alle wijze het toerisme onder de Vlamingen en het reizen in het Vlaamsche land te bevorderen, alsook de algemeene kultureele belangen van het Vlaamsche volk te behartigen.”<sup>132</sup> De Vlaamse Toeristenbond publiceerde daartoe een fraai ledenblad, kortweg *De Toerist* getiteld, dat er precies uitzag als het ledenblad van de Touring Club, alleen werden voornamelijk Vlaamse toeristische bestemmingen behandeld. De nieuwe organisatie schakelde zich naadloos in in het bredere veld van de Vlaamse beweging en werd er al snel een van de steunpilaren van. Het was van bij de aanvang duidelijk dat de bestaansreden van de Vlaamse Toeristenbond in de eerste plaats was het machtige ledenpotentieel van de toeristenbeweging af te leiden naar en te mobiliseren voor de Vlaamse zaak. Wat dat betreft was de Vlaamse Toeristenbond van bij de aanvang bijzonder succesvol, de ledencijfers spraken boekdelen: 5000 in 1922, 25.000 in 1925, in april 1927 werd het 50.000e lid gevierd. Begin jaren 1930 werd de kaap van 100.000 leden genomen, en begon de Vlaamse Toeristenbond stilaan in het kielzog van de Touring Club te komen. Maar net als bij de laatste stagneerden ook bij de Vlaamse Toeristenbond de cijfers in de jaren 1930.<sup>133</sup>

Naast een Vlaamse versie van de Touring Club leek ook een Vlaamse versie van de Automobile Club een goed idee. De Antwerpse ingenieur Aloïs Van Loy, die in 1923 het automobieltijdschrift *De Auto-Practijk* had gelanceerd, slaagde erin om de bekende Vlaamse ondernemer Lieven Gevaert te overtuigen om mee te werken aan de oprichting van een vzw onder de naam *Vlaamse Automobilbond*, met zetel te Antwerpen. Aan de stichter van de Vlaamse Toeristenbond De Does werd gevraagd om deel te nemen, de statuten van de nieuwe vereniging verschenen in oktober 1924 in het staatsblad.<sup>134</sup> Maar De Does had

<sup>130</sup> Van dit stichtingsverhaal beschikken we over een getuigenis van De Does (*De Toerist*, 15/3/1922, p. 2-3) en een versie van Leurs (*Toerisme*, 1/5/1927, p. 130-9).

<sup>131</sup> *De Toerist*, 15/3/1922, p. 12-14, 15/4/1922, p. 33 en 15/5/1922, p. 69-71. Zie ook Helga Van Beeck & Marleen Van de Moortel, *Toerisme in Vlaanderen tijdens het Interbellum. Een detailstudie van de Vlaamse Toeristenbond*, dissertatie KUL, 1981, Marleen Limbourg, *Toerisme en politiek. De Vlaamse Toeristenbond, 1919-1939*, dissertatie VUB, 1987, Bruno De Wever, 'Vlaamse Toeristenbond – Vlaamse Automobilistenbond (VTB-VAB)', in *Nieuwe Encyclopedie van de Vlaamse Beweging*, Tielt, 1998, p. 3478-83.

<sup>132</sup> *Belgisch Staatsblad*, 8/6/1923, p. 587.

<sup>133</sup> *Toerisme*, 1/6/1931, p. 316-21. Deze ledencijfers moeten met een stevige korrel zout genomen worden. Succes inzake aantal leden was de voornaamste bestaansreden van de vereniging, ze had er alle belang bij om de cijfers aan te dikken. Bijvoorbeeld: einde 1928 werden meer dan 70.000 leden opgegeven, aan een lidgeld van 10 frank, maar de inkomsten uit lidgeld voor dat jaar bedroegen slechts 350.000 frank. Weliswaar bestond er een verminderd lidgeld van 4 frank voor gezinsleden, maar dan nog zouden er voor elk volwaardig lid twee bijkomende leden moeten ingeschreven zijn (*Toerisme*, 1/9/1929, p. 402).

<sup>134</sup> *Belgisch Staatsblad*, 17/10/1924, p. 490.

natuurlijk zijn eigen blad, *De Toerist*, en hij was niet van plan om de concurrentie aan de haal te laten gaan met het Vlaamse automobiellwezen. Begin 1925 kondigde *De Toerist* aan om met een eigen Vlaams automobieltijdschrift op de markt te komen, dat kortweg *De Auto* zou heten. Meteen reageerde *De Auto-Praktijk* met de aankondiging van een *gebeurtenis van belang in het Vlaamsche land*, met name de oprichtingsvergadering van een *Vlaamsche Automobiellbond*, voorzien voor maart 1925. De Vlaamse Toeristenbond en *De Does* haalden uiteindelijk hun slag thuis: in januari 1926 had de Vlaamse Automobiellbond een eigen secretariaat in Antwerpen en een eigen ledenblad, *De Auto*.<sup>135</sup> Maar dat duurde niet lang: in 1927 verdween *De Auto*, en de Vlaamse Automobiellbond werd op de landdag van de Vlaamse Toeristenbond op 14 mei 1927 heropgericht als de automobiellafdeling van deze laatste, onder de nieuwe benaming *Auto-Motor-Club van de Vlaamsche Toeristenbond*. Maar ook dit had weinig succes.<sup>136</sup>

In 1929 ondernam de Vlaamse Toeristenbond een nieuwe poging. Er werd een nieuw maandblad gelanceerd voor haar automobiellafdeling, *Automobilisme en Motocyclisme*, en op de landdag van dat jaar zou het *Eerste Vlaamsche Verkeerscongres* plaatsvinden.<sup>137</sup> Dat congres was een bescheiden succes en de dag erna, op 16 juni 1929, werd de Vlaamse Automobiellbond heropgericht. Er werden lokale afdelingen opgericht in Antwerpen, Herentals, Gent, Turnhout en Aarschot, en in de loop van 1930 werd het duizendste lid binnengehaald. Men kon enkel lid worden door twintig frank te betalen bovenop het lidgeld van de Vlaamse Toeristenbond, maar daar kreeg men behalve het ledenblad ook nog *De Auto-Praktijk* bovenop.<sup>138</sup>

De nieuwe start leek succesvol, maar ook dat zou niet lang duren. Op 8 september 1931 werd de Vlaamse Automobiellbond verzelfstandigd tot een vzw, maar het lidmaatschap bleef gecombineerd en de rekeningen bleven in handen van de Vlaamse Toeristenbond. In oktober 1934 liep het fout. De automobiellbond vroeg om geld over te schrijven naar haar rekening, maar de toeristenbond weigerde om geld door te geven en repliceerde dat de vzw moest verdwijnen. Daarop ontstond onenigheid. Uiteindelijk gooide de Vlaamse Toeristenbond de automobiellbond uit haar lokaal: in januari 1935 verhuisde de Vlaamse Automobiellbond naar de Lange Nieuwstraat in Antwerpen. Later op dat jaar richtte de Vlaamse Toeristenbond een afdeling op genaamd *Vereeniging voor Motortoeisme*, voor de automobilisten onder de eigen leden. Het schisma tussen beide Vlaamse verenigingen was vanaf dan een feit.<sup>139</sup> Over de rol van de Vlaamse Automobiellbond kunnen we kort zijn: de organisatie was

<sup>135</sup> *De Auto Praktijk*, maart 1925, p. 58-9, *De Auto*, april 1925, p. 4 en februari 1926, p. 273, *Toerisme*, 15/2/1927, p. 56.

<sup>136</sup> *Toerisme*, 15/6/1927, p. 188.

<sup>137</sup> *Toerisme*, 1/6/1929, p. 260 en 1/8/1929, p. 347.

<sup>138</sup> *Toerisme*, 1/7/1930, p. 322, 15/7/1930, p. 352 en 15/11/1930, p. 541 en 557, *Automobilisme-Motocyclisme*, juni 1929, p. 1-2, juni 1929, p. 6, juli 1929, p. 2 en 11/november 1929, p. 6, *Auto- en Motorleven*, juli-augustus 1930, p. 65.

<sup>139</sup> *Belgisch Staatsblad. Verenigingen zonder winstgevend oogmerk*, 3/10/1931, p. 737-8, *Auto- en Motorleven*, januari 1935, p. 2-4, *Toerisme*, 15/11/1935, p. 887.



te klein om een rol van betekenis te spelen tegenover het overheidsbeleid. Wel werden enkele malen eisenbundels bezorgd aan de (lokale) overheden, het betrof telkens de klassieke eisen voor betere wegen en lagere belastingen.

Een laatste initiatief in het werkingsveld van de toeristenverenigingen kwam van socialistische zijde. Na enkele mislukte pogingen vanaf 1920 ontstond in 1931 de *Arbeiderstoeristenbond De Natuurvrienden*, lid van de *Naturfreunde Internationale*, in 1895 in Oostenrijk opgericht. De arbeiderstoeristenbond was een poging van de socialisten om hun deel binnen te rijden van de toeristenmassa. Toch was dit niet direct een concurrent voor de Touring Club en de Vlaamse Toeristenbond. Er bestond gewoon geen toeristenvereniging waar arbeiders zonder meer konden bij aansluiten, de drempel van beide reeds bestaande organisaties was zowel in financieel als in sociaal opzicht te hoog voor werkmensen. Bovendien deed de arbeiderstoeristenbond niet aan politieke drukking of belangenbehartiging van automobilisten, het was zelfs in het geheel geen automobilistenvereniging. De Natuurvrienden deden aan wandelen, fietsen, kamperen, maar niet aan automobieltourisme.<sup>140</sup>

De Automobile Club was er voor de automobilisten, over die houding had de club nooit twijfel laten ontstaan. Die consequente houding leverde nu vruchten af. Zonder dat de club diende te hervormen of merkbaar van koers te veranderen, begonnen de ledenaantallen aan een steile klim. In 1913 telde de club amper 500 leden, in 1923 waren er dat 5000. En dat was nog maar een begin: verdubbeling tegen 1925 (meer dan 10.000), nog eens verdubbeling tegen 1930 (meer dan 20.000). In 1932 werd een piek bereikt van 24.000 leden, daarna stagneerde de ledengroei enkele jaren. Maar toch was het nog niet afgelopen, in de tweede helft van de jaren 1930 begon de club opnieuw te groeien, en einde 1939 werd er afgeklokt op 33.656 leden.<sup>141</sup> Dat was niet zo veel als de Touring Club (200.000 leden) of de Vlaamse Toeristenbond (100.000 leden), maar met dertigduizend leden mocht de Automobile Club zichzelf wel degelijk in de jaren 1930 tot de massaorganisaties rekenen, een verbazingwekkende evolutie voor de eertijds zo elitaire en aristocratische club. De club had daar reeds vrij vroeg op ingespeeld. Kort na de Eerste Wereldoorlog werd reeds gesteld dat de Automobile Club moest proberen om een massaal ledenaantal te bereiken. Daartoe werd het lidgeld laag gehouden, op 25 frank (dat was het vooroorlogse bedrag, maar in 1922 nog steeds het dubbele van de toeristenverenigingen), al bleef de *droit d'entrée* van 20 frank voorlopig behouden. Er werd geprobeerd om propaganda te voeren met een hele reeks van voordelen en kortingen. Uiteindelijk bleek niets doen de sterkste strategie: het lidgeld werd niet verhoogd, ondanks de inflatie van de volgende jaren. In 1929 berekende Mon Auto dat de 25 frank van

<sup>140</sup> Marieke Denolf, *En zij leerden hun volk reizen... : de arbeiderstoeristenbond 'De Natuurvrienden' van 1927 tot 1994*, dissertatie RUG, 2000, idem, *Brood & Rozen*, viii, 2003, nr. 2, p. 30-45.

<sup>141</sup> *Royal Auto*, 15/3/1928, p. 51, 15/3/1929, bijlage p. 2, 15/3/1933, p. 82, 1/4/1933, p. 98, 15/3/1934, p. 88-9 en 15/3/1940, p. 47-9.

toen overeenkwamen met 3 frank vóór de Eerste Wereldoorlog — de Automobile Club was sluipenderwijze superdemocratisch geworden.<sup>142</sup>

Op 14 december 1920 vergaderde de Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus in Brussel, om de sportieve kalender van het jaar 1921 samen te stellen. Er werd beslist om één internationale wedstrijd per jaar per land te houden, volgens de formule van de Franse Grand Prix.<sup>143</sup> De Belgische Grand Prix kwam moeizaam op gang, en moest in 1921 en 1923 afgelast worden wegens gebrek aan deelnemers. De eerste Grand Prix werd gereden op 12 augustus 1922, op het circuit van Stavelot. Deze werd even later aangevuld met een uithoudingswedstrijd voor gewone automobielen, niet voor racewagens, de *Grand Prix de Belgique des Vingt-Quatre Heures*. Dat kenmerkte de evolutie die de automobielenclub doorliep: steeds minder aandacht voor het sportieve, steeds meer neigend naar het utilitaire, de belangen van gewone automobilisten, transporteurs, etc. *En marche vers l'utilitaire*, zoals de kop luidde van een hoofdartikel uit 1922.<sup>144</sup>

In 1925 creëerde de Automobile Club twee nieuwe vormen van dienstverlening. De dienst Assistance Judiciaire de l'Automobile Club (AJAC) leverde rechtsbijstand tegen een vaste jaarlijkse vergoeding. De nieuwe dienst Assistance Routière de l'Automobile Club (ARAC) organiseerde medische en technische hulp van leden van de Automobile Club onderling. Deelnemende leden verplichtten zich ertoe in hun wagen steeds een medische en een technische hulpkit aan boord te hebben en desgewenst hulp te verlenen, eventueel zelfs een insigne op de auto te dragen.<sup>145</sup> Dit was de vroegste voorloper in België van de zogenaamde *wegenwacht* of pechdiensten voor automobilisten, die oorspronkelijk in Groot-Brittannië waren geïntroduceerd. Een aantal commerciële initiatieven probeerden het Britse voorbeeld na te volgen. In Antwerpen liet de American Petroleum Company in 1927 een aantal bestelwagens uitrusten voor een wegehulpdienst, de Service de Secours aux Automobilistes, en in 1930 verscheen *SOS auto*, een telefoondienst waarbij automobilisten met pech tegen betaling toegang konden krijgen tot telefoontoestellen die op verspreide plaatsen aan telefoonpalen waren bevestigd, en zo een hulpdienst konden verwittigen.<sup>146</sup> In 1938 speelde de Automobile Club in op deze initiatieven, en creëerde haar *estafettes motocyclistes*. Een aantal motorrijders met het insigne van de automobielenclub patrouilleerde langs de Belgische wegen, om clubleden met pech te helpen en eventueel lichte medische zorgen toe te dienen. Deze gemotoriseerde hulpverleners moesten ook de toestand van de signalisatie in de gaten houden en gebreken aan de wegenuitrusting melden. Tevens werden zij veronder-

<sup>142</sup> *Bulletin officiel du Royal Automobile Club de Belgique*, 20/1/1922, supplement, *Mon Auto*, 2/1929, p. 35.

<sup>143</sup> *Bulletin officiel du Royal Automobile Club de Belgique*, december 1920, p. 13-14, 20/8/1922, p. 519-551 en 25/6/1925, partim, *Englebert Magazine*, april-mei 1921, p. 17, *L'Automobile belge*, 21/1/1923, p. 20-25 en 10/6/1923, p. 3.

<sup>144</sup> *Bulletin officiel du Royal Automobile Club de Belgique*, 20/2/1922, p. 86-91, *De Auto Practijk*, januari 1925, p. 2. AIACR werd in 1929 Association Internationale Automobile (AIA) (*L'Automobile belge*, 20/10/1929, p. 637).

<sup>145</sup> *Bulletin officiel du Royal Automobile Club de Belgique*, 10/2/1925, p. 11-2 en 25/3/1925, p. 2-3.

<sup>146</sup> *L'Automobile belge*, 10/5/1927, p. 275 en 20/2/1930, p. 130-1, *Bulletin officiel du Royal Automobile Club de Belgique*, 10/5/1927, p. 105, *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 1/3/1930, bijlage p. 29.

steld om weggebruikers die in overtreding waren vriendelijk aan te manen zich aan het verkeersreglement te houden. De *estafettes* werden gekoppeld aan een telefonisch noodnummer dat dag en nacht kon bereikt worden, en waarmee de motorrijders ter plaatse konden gestuurd worden.<sup>147</sup> In 1948 nam Eric Legrand van de Touring Club dit idee over, en stichtte *Touring Secours* (Touring Wegenhulp). In 1949 besliste de Automobile Club om haar pechdienst af te schaffen en te vervangen door een grootschalig systeem met noodtelefoons langs de wegen waarmee garages konden verwittigd worden. De voertuigen van haar pechdienst werden geschonken aan Touring Secours.<sup>148</sup> De rest van dat verhaal is bekend: Touring Secours realiseerde wat geen automobilistenorganisatie tot dan gekund had, de grote massa van de automobilisten vertegenwoordigen, met een miljoen leden op haar hoogtepunt.

Ondanks de transformatie tot een massavereniging kon de Automobile Club haar aristocratische afkomst nog steeds moeilijk verloochenen. Begin 1927 richtte zij een exclusieve club op in de hoofdstad, *le Cercle privé du Royal Automobile Club de Belgique*. Lidgeld 350 à 500 frank, waarmee het steeds democratischer wordende lidgeld van 25 frank voor de automobielfclub een stevige elitaire tegenhanger kreeg. De Cercle privé werd bestuurd door een exclusieve groep van maximum tweehonderd stichtende leden, onder leiding van hertog d'Ursel, de voorzitter van de Automobile Club. De nieuwe privé-club in de Kunstlaan werd betreden langs een indrukwekkende inkomhal, waarna men de keuze had tussen de bar, het restaurant, een van de salons, de speelzaal, de biljartzaal, etc.<sup>149</sup> De klassenloze maatschappij was aan de Automobile Club niet besteed: een jaar later liet zij drie jongetjes veroordelen tot vijftien dagen gevangenisstraf omdat zij een van de verkeersborden van de club beschadigd hadden, kwestie van in bepaalde milieus de juiste voorbeelden te stellen.<sup>150</sup> Ook de taalstrijd ging geheel voorbij aan de Automobile Club. Einde 1940, onder de bezetting, eiste de Duitse censuur dat de Automobile Club in haar publicaties “de taalwetgeving zou toepassen.” Het bestuur protesteerde, de club was toch geen staatsinstelling, en daarbij, er was toch al een Vlaamse automobielfclub? Daarmee werd bedoeld de lokale Automobile Club des Flandres, met vestigingen in Gent en Brugge – overigens zelf ook een geheel Franstalige vereniging.<sup>151</sup>

De Automobile Club wenste niet enkel de automobilisten te vertegenwoordigen, maar ook de motorrijders. Daarover was aanvankelijk enige frictie met de Ligue Vélocipédique, immers, was een motorfiets een automobiel op twee wielen of een fiets met een motor? De internationale licenties van de motorsport waren aan de Automobile Club toegekend, die daartoe een *Comité mixte* had opgericht, waarin ook de wielerbond vertegenwoordigd was. Maar er bestonden ook afzonderlijke motoclubs. In 1912 beslisten zes onder hen om een

<sup>147</sup> *Royal Auto*, 1/7/1938, p. 207 en 1/8/1938, p. 241.

<sup>148</sup> *Royal Auto*, juli-augustus 1966, p. 15.

<sup>149</sup> *L'Automobile belge*, 25/1/1927, p. 35-9, *Bulletin officiel du Royal Automobile Club de Belgique*, 10/5/1927, p. 93-4.

<sup>150</sup> *Royal Auto*, 15/8/1928, p. 166.

<sup>151</sup> BE racb Verslagboeken.Comité\_directeur.23/12/1940.

Fédération Motocycliste de Belgique (FMB) op te richten. Maar om toegang te krijgen tot de motorsport diende de nieuwe federatie zich noodgedwongen onder de patronage van de Automobile Club te plaatsen.<sup>152</sup> De laatste bleef de touwtjes stevig in handen houden, de voorzitter van de Fédération Motocycliste moest gekozen worden onder de vertegenwoordigers van de automobiellclub in haar bestuur. Vanaf 1921 was dat baron Gérard Nothomb, tevens ook de voorzitter van de sportcommissie van de Automobile Club.

De Fédération Motocycliste overkoepelde wel een groot aantal lokale clubs, maar blonk niet uit door al te veel werklust. Het ledenblad las als een droge opsomming van (lokale) motowedstrijden en de uitslagen ervan. De motofederatie nam geen enkel initiatief op het vlak van de belangenbehartiging van de motorfietsers, hoewel ze zich wel af en toe aansloot bij een protestactie van de Automobile Club, meestal dan nog enkel na aandringen van haar leden. De motoclubs van Luik, waar het merendeel van de motorfietsindustrie was gevestigd, zagen dit met lede ogen aan. In de jaren 1920 kreeg de federatie te maken met een dissidentie van de Luikse Motor Union, die eigen afdelingen begon te stichten, een succesvol en aantrekkelijk eigen motorfietsmagazine publiceerde, en in 1923 zelfs een eigen nationale organisatie oprichtte, de Association Motor Unioniste Belgo-Luxembourgeoise (AMUBL). In 1927 kwam het opnieuw tot een verzoening.<sup>153</sup> Ondanks dit alles mochten de ledencijfers gezien worden. De motoclubs waren laagdrempelige verenigingen, en heel wat motorfietsers waren blijkbaar voldoende sportief ingesteld om zich lid te maken van een lokale club. In 1934 bereikte de federatie een piek met 14.750 leden in 136 aangesloten clubs. Dat kwam neer op een zeer hoge penetratiegraad: bijna een kwart van de 64.000 Belgische motorrijders bleek aangesloten bij een motoclub. Maar in de jaren 1930 kreeg ook de Fédération Motocycliste af te rekenen met een stagnatie en zelfs daling van de ledenaantallen, al speelden de financiële malversaties in het bestuur, waardoor voorzitter Nothomb in 1935 moest opstappen, hierin ook een rol. Aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog telde zij nog 11.022 leden in 119 clubs.<sup>154</sup>

Ook de lokale automobiellclubs boerden niet slecht in het interbellum. Net als de moederclub in Brussel zagen zij hun ledentallen stijgen, de meeste tot boven de duizend. De clubs

<sup>152</sup> Toestand in 1914: de Fédération Motocycliste Belge, onder patronage van de Automobile Club, omvatte vrijwel alle motoclubs, inclusief de Moto Club de Belgique, en kende daarnaast ook individuele leden. Voorzitter was Oscar Guillot, secretaris Eugène Collignon, beiden van Luik. Lokale clubs: *Auto-Moto Club de Bruxelles* (°1899), voorzitter Lovinfosse; *Moto Club Liègeois* (°1903), 250 leden, voorzitter dr. Henrard; *Motor Union* (Luik, °1912), 85 leden, voorzitter Fernand Rigot, secretaris T. Simays; *Limburgsche Motor Union* (Hechtel, °1914 door MU Luik), 30 leden, voorzitter Edmond Byvoet; *Moto Club Verviois* (°1912), voorzitter Otto Centner, secretaris Henry Huby; *Moto Club de West-Flandre et du Littoral Belge* (°ca. 1911), voorzitter Brabander, secretaris M.P. De Keerschietter, (30 aanwezigen op een banket); *Moto Club Namurois* (°1914 door Emile Colot), voorzitter Gouy, secretaris Clesse; *Auto-Moto Club du Hainaut* (Doornik, °1913), 65 leden, voorzitter Maurice Huet; *Moto Club Audenardais* (°1914 door Julien Boeykens), 20 leden, voorzitter Fl. Rousse, secretaris Van Wetter (*Moto Sport*, 10/3/1914, p. 12-3, 10/4/1914, p. 27 en 30, 10/5/1914, p. 46-9, 10/6/1914, p. 71 en 10/7/1914, p. 92).

<sup>153</sup> *Bulletin officiel de la Fédération Motocycliste de Belgique*, 1/11/1922, p. 228-30, 1/12/1922, p. 245-51, 10/08/1923, p. 16, 26/10/1923, p. 1 en 18/3/1927, p. 1 en 5, *Motor Union*, 10/12/1925, p. 10, *L'Automobile belge*, 18/2/1923, p. 9 en 1/7/1922, p. 18.

<sup>154</sup> *Bulletin officiel de la Fédération Motocycliste de Belgique*, 7/12/1934, p. 2, 1/11/1935, p. 10, 15/11/1935, p. 2-4, 27/12/1935, p. 5 en 9/9/1939, p. 2-4.



Afbeelding 7.8 — Embleem UMB, 1920

De Brusselse motoclub UMB bleek in 1920 als embleem een rechtsdraaiende swastika gekozen te hebben. Er was evenwel geen verband met het eveneens in 1920 door Hitler ontworpen NSDAP-embleem, waarin een scheve swastika werd verwerkt.

Bron: *L'Automobile*, 11/9/1920, p. 8.



die vóór de Eerste Wereldoorlog gesticht waren bleven over het algemeen bestaan tijdens het interbellum, wisselden enkele malen van bestuur, verwierpen het recht om zich *Koninklijk* te noemen, en leidden een rustig sluimerend bestaan. In 1922 kwam het tot een conflict met de Automobile Club de Belgique. Deze besliste om de uitreiking van triptieken te centraliseren en uit handen van de provinciale automobiellclubs te nemen. Die laatste protesteerden en stelden dat het uitreikingsrecht de voornaamste bron was van hun ledentallen. De Automobile Club slikte daarop haar voorstel weer in, maar de geest was uit de fles. Op 6 januari 1923 werd de Fédération des Automobile Clubs de Belgique opgericht, met een voorlopig bestuur onder voorzitterschap van baron Pierre de Crawhez, de flamboyante sportheld die reeds in 1906 geprobeerd had om de Automobile Club over te nemen. Alle lokale automobiellclubs bleken zich aangesloten te hebben. In mei van hetzelfde jaar werd het Belgische voorbeeld gevolgd in Frankrijk, waar een vergelijkbare Fédération des Automobile Clubs régionaux de France werd opgericht.<sup>155</sup>

De nieuwe federatie stelde meteen eisen aan de Automobile Club inzake automobiellkoersen en triptieken. Er werd een *Banquet des ancêtres de l'automobile* voorzien (een feestelijke bijeenkomst van automobiellbezitters van vóór 1900) en de *Testimonial*, de sinds 1921 door de Crawhez georganiseerde automobiellwedstrijd, werd geadopteerd als nationale wedstrijd van de Fédération des Automobile Clubs. Verder gedroeg de nieuwe federatie zich precies als een nieuwe Automobile Club: er werden commissies opgericht voor toerisme, voor geschillen, een afdeling om certificaten aan hotels uit te reiken, er werd een eigen jaarboek uitgegeven, etc. Niet dat de Automobile Club de Belgique hier verder van wakker lag, ze was op dat moment op haar eentje reeds groter dan alle lokale automobiellclubs

<sup>155</sup> *L'Automobile belge*, 17/12/1922, p. 1-3, 24/12/1922, p. 1-2, 14/1/1923, p. 2-4 en 8, en 20/5/1923, p. 5.

samen. In 1924 ondertekenden de Automobile Club en de Fédération des Automobile Clubs een contract tot samenwerking waarin de wederzijdse erkenning werd geregeld.

Het voornaamste wapenfeit van de Fédération des Automobile Clubs was de oprichting van een eigen belangenorganisatie, de Union routière de Belgique, einde 1924, op initiatief van Pierre de Crawhez. Maar de laatste overleed plotseling op 29 april 1925. Daarna verminderten stelselmatig de activiteiten van de federatie, die op al haar flanken werd afgedekt door de Union Routière, de Automobiel Club en de lokale automobiellclubs. De algemene vergadering van 1938 lokte nog negen aanwezigen, die te horen kregen dat er in het afgelopen jaar geen enkele activiteit was geweest.<sup>156</sup>

De Union Routière de Belgique was een nieuwe belangenorganisatie die alle weggebruikers wilde verenigen. In de praktijk bestond de organisatie exclusief uit automobilisten, maar toch was er een verschil met de andere automobilistenorganisaties. De Union Routière richtte zich meer op betere wegen, betere wegenuitrusting, goede naleving van het verkeersreglement en vlot verkeer. Zaken die misschien vooral van belang waren voor gemotoriseerde weggebruikers, maar uiteindelijk aan iedereen ten goede kwamen. De organisatie had ten minste de verdienste dat ze deze eisen formuleerde in naam van de *usagers de la route* (weggebruikers), een begrip dat neutraler in de oren klonk dan het pejoratief geladen *automobilist*, en dat al snel door de overheid werd overgenomen. De Union Routière was een soort van testament van Pierre de Crawhez, die haar zowat eigenhandig had gesticht en er ook de eerste voorzitter van werd. Het bestuur werd bevolkt door personen uit de kringen van de Fédération des Automobile Clubs en de Automobile Club de Namur et de Luxembourg, twee verenigingen die door de Crawhez werden voorgezeten.

Een belangenvereniging voor weggebruikers was eigenlijk een idee geweest van Léon Gosset, die al in november 1923 een voorstel had voorgelegd aan de Fédération des Automobile Clubs voor de oprichting van een *Union Routière*. In de ogen van Gosset moest het gaan om “une association, sans but lucratif, groupant tous les usagers de la route, unissant leurs efforts pour obtenir et maintenir, en général, une bonne circulation routière et, en particulier, celle automobile.” Dit hield het midden tussen een zelfhulpgroep voor automobilisten, die elkaar onderweg zouden bijstaan, en een private verkeerspolitie, die gewapend met insignes wantoestanden op de weg zou signaleren, al dan niet in samenwerking met de publieke autoriteiten. Maar het voorziene lidgeld van twintig frank was niet realistisch, het was nodig dat een bestaande organisatie hier haar schouders onder zou zetten.<sup>157</sup>

De stichtingsvergadering vond plaats op 28 oktober 1924. Secretaris Alban Collignon las een uitgebreid rapport annex programma voor. Daarna kwamen de *routiers* samen op een

<sup>156</sup> *L'Automobile belge*, 25/1/1924, p. 5-6, 10/6/1924, p. 1-2, 25/10/1924, p. 4, 25/4/1925, p. 1-3 en 20/5/1938, p. 183. Baron Pierre de Crawhez was amper 51 jaar oud toen hij overleed, slechts enkele dagen nadat zijn vrouw was overleden aan een hartziekte.

<sup>157</sup> *L'Automobile belge*, 22/11/1923, p. 9.



Afbeelding 7.9 –  
Reclame voor asfalt in La  
Route Belge, 1926

*Mr. La route est bien mala-  
de, seul le Bitume peut le  
sauver.*

(Bitumen was een be-  
standdeel van asfalt, ver-  
gelijkbaar met teer.)

Bron: *La Route belge*, okto-  
ber 1926, voorpagina.

slecht stuk weg, lieten materiaal aanrukken, en deden eigenhandig de nodige herstellingen. Dit soort acties werd vóór 1914 ook al ondernomen door de club van de Crawhez. In de volgende maanden volgden meerdere dergelijke acties, die tot in het parlement hun weerklank kregen, waar werd verwezen naar een omleidingsweg in de buurt van Gembloux, die door de plaatselijke automobielfclub op eigen kosten zou aangelegd zijn.<sup>158</sup> Na het overlijden van de Crawhez, zes maanden na de stichting, nam Louis Mettwie de fakkel over. Mettwie, op dat moment al 70, was een Brusselse automobielfbouwer die in 1899 de *Chambre Syndicale* had gesticht, en die in 1925 burgemeester van Schaarbeek was. Op de eerste algemene vergadering einde 1925 beweerde de *Union Routière* dertienduizend leden te tellen, maar in de jaren die volgden werd met geen woord meer gerept over ledencijfers.<sup>159</sup> Misschien wel de belangrijkste daad van de belangenorganisatie was de publicatie van een eigen blad vanaf 1925 onder de titel *La Route Belge*, een bijzonder degelijk en fraai geïllustreerd magazine. Dit was het eerste moderne automobielfmagazine, dat ook aparte bladzijden bracht voor dames, een medische rubriek, een rubriek automobilisme voor kinderen, en vooral een zeer uitgebreide rubriek lezersbrieven waar de *usagers de la route* zelf aan het woord werden gelaten.<sup>160</sup> Daarnaast was haar voornaamste wapenfeit de inrichting van een *service des gardiens d'autos* vanaf 1925. De *Union Routière* plaatste een aantal toezichters, vaak ouderen of invaliden, in een reeks Brusselse straten. Automobilisten die hun wagen daar achterlieten konden tegen een kleine vergoeding vragen om deze in de gaten te houden. Natuurlijk gaf dit al snel aan-

<sup>158</sup> *L'Automobile belge*, 25/10/1924, p. 4 en 10/11/1924, p. 1-5, *Parlementaire Handelingen Kamer*, 9/7/1925, p. 227, *La Route belge*, juni 1925, p. 9.

<sup>159</sup> *L'Automobile belge*, 25/10/1925, p. 1-10.

<sup>160</sup> *La Route belge*, juni 1925, p. 1.

leiding tot misbruiken: automobilisten werden aangeklampt door de toezichters en zo goed als gedwongen om het toezicht te aanvaarden, vaak tegen veel hogere dan de voorgeschreven tarieven. Zij die weigerden mochten zich verwachten aan krassen, blutsen en ingeslagen ruiten. In 1927 greep de stad Brussel in en reglementeerde het toezicht, de Union Routière kreeg een erkenning om toezicht te organiseren mits het overmaken van een deel van de opbrengsten aan de stad. De misbruiken bleven echter duren, en einde 1929 startte de Automobile Club een campagne om het toezicht weg te krijgen. Met succes, de Union Routière werd gedwongen om haar toezichters uit Brussel weg te halen, en opende in 1930 dan maar een bewaakte parking op Linkeroever.<sup>161</sup>

Aan de kant van de belangenorganisaties van de automobiellindustrie werden de kaarten grondig dooreengeschud in de loop van de tussenoorlogse periode, niet verwonderlijk wanneer men de groei van de automobiellmarkt in deze periode in aanmerking neemt. De oude Chambre Syndicale de l'Automobile zag zich verplicht om te hervormen tot een Chambre Syndicale des Constructeurs d'Automobile, nadat de automobiellimporteurs en automobiellhandelaars zich afgescheurd hadden. De Chambre Syndicale des Constructeurs d'Automobiles et de Cycles de Belgique kwam voor het eerst bijeen in de nieuwe bezetting op 14 januari 1920. Graaf Jacques de Liedekerke, voorzitter van de oude Chambre Syndicale, kreeg ook hier het voorzitterschap aangeboden.<sup>162</sup> De Chambre Syndicale des Constructeurs had nog steeds het automobiellsalon in handen. Ze had geprobeerd om einde 1919 of begin 1920 een nieuwe editie te organiseren, maar was niet aan een geschikte zaal geraakt en had het initiatief afgeblazen. Het veertiende Salon de l'Automobile, dat ooit gepland was geweest voor december 1914, vond uiteindelijk plaats van 10 tot 19 december 1920, in de goede oude vertrouwde Cinquantenaire. Intussen verleende de Chambre Syndicale des Constructeurs haar patronage aan het Salon de la Motocyclette et du Cycle, dat van 7 tot 16 februari 1920 plaatsvond in het Egmontpaleis in Brussel, en aan de Exposition Internationale de l'Automobile die in mei en juni werd georganiseerd in Antwerpen naar aanleiding van de Olympische Spelen.<sup>163</sup> Vooral het eerste had nogal wat succes, de automobiellpers sprak van bijna twintigduizend bezoekers. Het werd georganiseerd door Marcel Gourmont van het mototijdschrift *La Moto*, tevens stichter van de vernieuwde Union Motocycliste de Bruxelles het jaar ervoor. Het nieuwe motosalon ontpopte zich snel tot een concurrent van het automobiellsalon. In maart 1922 vond een tweede editie plaats, nu onder de auspiciën van een Chambre Syndi-

<sup>161</sup> *La Route belge*, juli 1925, p. 7 en oktober 1929, p. 10-11, *Revue de la Fédération des Conducteurs d'Automobiles de Belgique*, april 1927, p. 13, *L'Automobile belge*, 20/5/1930, p. 311-2. De Union Routière overleefde de Tweede Wereldoorlog niet, reeds in 1943 sprak Jules Hansez van *feu l'Union Routière* (*Royal Auto*, 1/1/1943, p. 1). Wel verscheen vanaf 1950 *Routes*, het tijdschrift van een *Fédération Routière Belge*.

<sup>162</sup> *Bulletin officiel du Royal Automobile Club de Belgique*, 1/1/1921, p. 28-30, *L'Automobile*, 17/1/1920, p. 3, 6/3/1920, p. 3, 1/5/1920, p. 4, 19/5/1920, p. 6 en 26/5/1920, p. 6-7.

<sup>163</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 15/1/1920, p. 47, *Englebert Magazine*, april-mei 1920, p. 48, juni 1920, p. 35 en november-december 1920, p. 2.





Afbeelding 7.10 – Moto- en Fietssalon van 1920

Bron: *La Moto*, 7-20/1/1920, p. 683.

cale des Négociants en Cycles, Motocycles et Accessoires. Toen er voor februari-maart 1923 een derde editie gepland werd greep de Chambre Syndicale des Constructeurs in. Er werd gedecreteerd dat producenten slechts aan een van beide salons mochten deelnemen, met andere woorden wie op het prestigieuze automobielsalon wilde aanwezig zijn moest het motorfietssalon links laten liggen. Even later werd een persbericht verspreid waarin boudweg werd gesteld dat het motorfietssalon verboden was. De organisatoren haastten zich om dat in een persbericht tegen te spreken, maar na 1923 werd in ieder geval niets meer vernomen van een motorfietssalon.<sup>164</sup>

Intussen probeerden de automobielhandelaars hun eigen belangenorganisatie op te richten. Dat liep niet van een leien dakje. De stichtingsvergadering van een eigen Chambre Syndicale des Négociants belges d'Automobiles, voorzien voor januari 1920, werd pas op 17 maart bijeengeroepen. Er werd een voorlopig comité gevormd dat de ontwerpstatuten moest maken. Het initiatief werd gedragen door de Brusselse automobielhandelaar Oscar Grégoire, die al in 1895 deel had uitgemaakt van het allereerste Syndicat du commerce et de l'industrie vélocipédique en die al jarenlang een prominent bestuurslid was van de Automobile Club. Helaas, père Grégoire overleed drie weken daarna, op 8 april 1920, en van een nieuwe Chambre Syndicale kwam voorlopig niets meer in huis. Uiteindelijk zou het initiatief uit een andere hoek komen. Nog vóór de wapenstilstand, op 20 oktober 1918, hadden acht garages

<sup>164</sup> *L'Automobile*, 24/1/1920, p. 3 en 7/2/1920, p. 3, *L'Automobile belge*, 25/3/1922, p. 11, 10/9/1922, p. 13 en 4/3/1923, p. 10, *Bulletin officiel de la Fédération Motocycliste de Belgique*, 5/3/1922, p. 9-17. In april 1920 was in Luik reeds een Chambre Syndicale des Industries du Cycles, du Motocycle et des Pièces détachées gesticht, met als secretaris H. Gonthier (*Bulletin officiel du Royal Automobile Club de Belgique*, 15/4/1921, p. 110-1).

de Union des Garagistes d'Automobiles de Belgique gesticht. Het voorzitterschap was aangeboden aan Grégoire. In december 1920 ondernam de Chambre Syndicale des Constructeurs een démarche bij de regering om de importtarieven op te trekken, hetgeen aardig wat beroering veroorzaakte bij de importeurs. De Union des Garagistes werd op 22 december bijeengeroepen, en ter plekke werd besloten om de vereniging te vervangen, in een hommage aan Grégoire, door een nieuw op te richten Chambre Syndicale des Négociants. Op het einde van 1920 werd de *Chambre Syndicale des Négociants d'Automobiles, de Cycles et des Industries accessoires*, later beter bekend onder het acroniem COMAUBEL, boven de doopvont gehouden in aanwezigheid van een honderdtal firma's. De eerste algemene vergadering werd in maart 1922 gehouden, voorzitter werd Robert de Borchgrave.<sup>165</sup>

In de loop van de jaren 1920 kregen de twee Chambres Syndicales gezelschap van een aantal belangenorganisaties van gespecialiseerde deelsectoren van het automobiële wezen. In 1926 organiseerden de garages zich opnieuw in een Fédération des Garagistes de Belgique (FEGARBEL). De nieuwe organisatie werd gedragen door een ruime basis, en was voorafgegaan door een brede syndicale beweging waarbij per provincie een beroepsgroep voor garagisten tot stand was gekomen. In de jaren 1930 zou de helft van de drieduizend garagisten in België aangesloten geweest zijn. De Fédération des Garagistes sloot zich op zijn beurt aan bij de Chambre Syndicale des Négociants, waarmee de best mogelijke relaties werden onderhouden. Vanaf 1927 publiceerde ze een ledenblad onder de titel *Le Commerce Automobile belge*.<sup>166</sup>

In 1927 organiseerden ook de camioneurs zich, vooral naar aanleiding van de belastingwetten van 1926 die ook het goederenvervoer zwaar raakten. In januari 1927 ontstond als reactie hiertegen het strijdsyndicaat Syndicat du Véhicule Automobile Industriel (SVAI), dat in de komende jaren een van de meest combattieve en actieve belangenorganisaties van de automobiële sector zou worden.<sup>167</sup> Daarnaast werd ook nog een overkoepelende Fédération nationale des Entrepreneurs de Transports de Belgique opgericht. Het Syndicat du Véhicule Industriel keek met niets dan minachting naar deze laatste, en beweerde dat de federatie amper twaalf leden telde, terwijl zijzelf meer dan de helft van de camioneurs zou groeperen. Dat belette niet dat beide organisaties in 1931 eenzelfde lokaal deelden als secretariaat en vergaderruimte, aan het Brusselse Muntplein.<sup>168</sup> Hoewel het Syndicat zich in de volgende jaren strijdbaar bleef tonen, zat tegen 1936 de klad er een beetje in. Begin 1936 moesten ze

<sup>165</sup> *L'Automobile*, 22/2/1919, p. 1, 20/3/1920, p. 3, 10/4/1920, p. 3 en 25/12/1920, p. 4, *Bulletin officiel du Royal Automobile Club de Belgique*, december 1920, p. 16 en 15/2/1921, p. 39, *Le Commerce automobile belge*, januari 1938, p. 10, *L'Automobile belge*, 25/3/1922, p. 4.

<sup>166</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 1/12/1926, p. 524, *L'Automobile belge*, 10/8/1926, p. 456, *Le Commerce automobile belge*, 2/3/1935, p. 7443-6, 10/8/1935, p. 7578 en maart 1936, p. 1.

<sup>167</sup> *Le Véhicule Industriel*, 1927, nr. 2 en december 1930, p. 9, *Belgisch Staatsblad. Beroepsverenigingen*, 15/11/1928, p. 97.

<sup>168</sup> *Belgisch Staatsblad. Verenigingen zonder winstgevend oogmerk*, 18/6/1927, p. 263-4. De naam van deze federatie bestond in vele varianten, *Fédération des Transports sur Route* is er een van (*Mon Auto*, juli 1927, p. 183, *Le Véhicule Industriel*, juli 1931, p. 37).



Afbeelding 7.11 — Embleem van ADIA, 1934

Bron: *La Revue de l'A.D.I.A.*, mei 1938, p. 145.

hun lokaal opgeven, naar eigen zeggen wegens *l'apathie des propriétaires d'autocamions*. In een onwaarschijnlijk bondgenootschap offereerde de Touring Club hen een lokaal in het Touring-gebouw, waar ze zelfs een publieksloket met hun naam erboven konden krijgen. Het Syndicat du Véhicule Industriel voelde zich vooral bedreigd door de oprichting van een Union professionnelle du Transport par Route, “qui fait double emploi avec les organismes existants.” Voor haar tienjarig bestaan vormde het Syndicat zich daarom om tot een Fédération Nationale des Transports Commerciaux Automobiles, maar die omschakeling bleef enigszins haperen, en tot het einde van de jaren 1930 bleef de organisatie ageren onder de naam Syndicat du Véhicule Industriel.<sup>169</sup>

Rond 1928 organiseerden ook de uitbaters van personenvervoer zich in een Fédération Nationale des Exploitants d'Autobus et d'Autocars. Het verschil tussen een *autobus* en een *autocar* lag niet in het voertuig zelf (het waren beide bussen), maar in het gebruik ervan. Een autobus was een erkende publieke vervoerdienst die op vaste uren langs een vaste lijn reed, en waarmee iedereen die over een geldig vervoerbewijs beschikte kon meerijden. Een autocar was een voertuig dat kon ingehuurd worden door groepen om een bepaalde verplaatsing te doen, bijvoorbeeld een school die een uitstap deed naar een bedevaartsoord. In oktober 1934 nam de beroepsfederatie een vzw-statuuut aan, merkwaardig genoeg in twee afzonderlijke vzw's, die begin 1937 dan weer fuseerden.<sup>170</sup>

In de jaren 1930 kwamen twee nieuwe spelers op het veld die al snel het spel zouden gaan domineren. De eerste was een initiatief van de Fédération des Garagistes, of althans een initiatief dat vanuit haar bestuur enthousiast werd ondersteund. Op de bestuursvergadering van de Fédération des Garagistes van 13 december 1933 werd aangekondigd dat er een nieuwe belangenvereniging in de maak was onder de naam *Association pour la défense des intérêts des locomotions automobiles*. Voorzitter John Dufour herhaalde in februari 1934 op de algemene vergadering van de Fédération des Garagistes dat hij veel hoop plaatste in het nieuwe orgaan, en verklaarde: “nous nous sommes groupés avec de gros industriels, des

<sup>169</sup> *Le Véhicule Industriel*, januari 1936, p. 24, juli 1936, p. 3-5, augustus 1936, p. 3 en 9, december 1936, p. 25, januari 1937, p. 5-7, maart 1937, p. 31 en april 1937, p. 27, *Belgisch Staatsblad. Verenigingen zonder winstgevend oogmerk*, 3/4/1937, p. 294-7.

<sup>170</sup> *L'Autobus et l'Autocar*, november 1931, p. 7, *Belgisch Staatsblad. Verenigingen zonder winstgevend oogmerk*, 27/10/1934, p. 547-50 en 30/1/1937, p. 69.

associations de commerçants, touristiques, etc., pour avoir un front commun de défense.” ADIA probeerde alle betrokkenen bij de automobielhhandel te laten aansluiten voor de belachelijke som van twee frank. De Fédération des Garagistes begon een actie om elke garage te overtuigen om hun hele personeel te laten aansluiten. Daartoe werden lidboekjes en affiches van ADIA verspreid, en werden de garages opgeroepen om actief te werven.<sup>171</sup> De zetel van ADIA werd ondergebracht in het lokaal van de Chambre Syndical des Négociants de l'Automobile, en het bestuur was voornamelijk samengesteld uit bestuursleden van deze laatste. Daarnaast waren ook de Touring Club en de vakbonden aangesloten. ADIA pakte de zaken energiek en bekwaam aan. Reeds in haar stichtingsjaar 1934 verscheen een reeks studies, zoals *Le route et le trésor* van de Leuvense professor Fernand Baudhuin die een vaste medewerker werd, en een tijdschrift *Faits & Opinions concernant l'Automobile* dat aanvankelijk persberichten opnam, maar gaandeweg ook invloedrijke studies publiceerde.<sup>172</sup> Tegen het einde van de jaren 1930 was ADIA uitgegroeid tot het referentiepunt voor alles wat met de belangen van de automobielh te maken had. Zo kreeg zij in 1938 van de minister van Financiën de opdracht om een *Répertoire des noms et adresses des Propriétaires d'automobiles* bij te houden, aan de hand van de belastinggegevens die de administratie haar zou bezorgen.<sup>173</sup>

De tweede nieuwe speler die in de jaren 1930 opkwam was een directe concurrent en van bij de start bloedvijand van die andere Chambre Syndicale, deze van de automobielhbouwers. Erg talrijk waren die laatsten natuurlijk niet meer in de tweede helft van de jaren 1930. Zoals hoger vermeld waren zij door de Belgische regering ingeruild voor assemblagebedrijven. Die laatsten waren dan weer helemaal niet vertegenwoordigd door een belangenorganisatie in 1936, al onderhielden zij geen slechte contacten met de Chambre Syndicale des Négociants. Na het Belgisch-Amerikaanse handelsverdrag van 1935 begon senator Ferdinand Demets, directeur van de Belgische Shell-afdeling en een van de grote promotoren van het verdrag, te polsen of er geïnteresseerden waren. General Motors bleek bereid om een nieuwe beroepsorganisatie te steunen. Op 10 juli 1936 stuurde Demets een brief naar een aantal firma's waarin hij aankondigde dat er met steun van General Motors en met goedkeuring van het Ministerie van Economische Zaken een nieuwe organisatie zou opgericht worden, met hemzelf als voorzitter.<sup>174</sup> Op 31 juli 1936 werd dan de vzw Fédération belge des Industries de l'Automobile et du Cycle (Febiac) gesticht. Onder de stichters bevonden zich de grote assemblagebedrijven General Motors en Ford, grote oliebedrijven als American Petroleum Company en Shell, en nog een aantal Belgische bedrijven zoals de bandenfabrikant Englebert. De

<sup>171</sup> *Le Commerce automobile belge*, 1/1/1934, p. 7064-5, 10/3/1934, p. 7131, 24/3/1936, p. 7143-4, 2/6/1934, p. 7200 en 16/6/1936, p. 7212.

<sup>172</sup> *L'Automobile belge*, 5/1/1934, p. 5 en 5/4/1934, p. 99-100, *Revue du Touring Club de Belgique*, 15/6/1934, p. 156-7, Fernand Baudhuin, *La route et le trésor. Ce que paye l'auto et ce qu'on dépense pour elle*, en 1934, Brussel, 1934.

<sup>173</sup> *La Revue de l'A.D.I.A.*, 1941, p. 36-37. In een poging om een Nederlandse naam te verwerven zonder haar Franse letterwoord te moeten aanpassen kwam ADIA einde 1940 op de proppen met de naam *Algemeen Dienstbe- toon Inzake Automobiilverkeer* (*La Revue de l'A.D.I.A.*, april 1940, bijlage p. 2).

<sup>174</sup> *Bulletin officiel de la Chambre Syndicale des Constructeurs de l'Automobile et du Cycle de Belgique*, juni 1937, p. 7.



Afbeelding 7.12 –  
Autosalon op de Heizel,  
1937

Bron: *L'Automobile belge*,  
5/2/1937, p. 35.

doelstellingen logen er niet om: Febiac wenste iedereen te groeperen die zich bezighield met produceren of verhandelen van automobielen, motorfietsen en fietsen, alsook alle verenigingen die zich bezighielden met automobielen- of fietsverkeer. Bovendien mochten ook geïnteresseerde particulieren aansluiten. Dat was niet minder dan een greep naar de macht in de automobielwereld, wat overigens niet eens verwonderlijk was in het licht van het overwicht van de assemblagebedrijven op de toenmalige Belgische automobiemarkt.<sup>175</sup> Febiac sloot meteen vriendschap met de *Chambre Syndicale des Négociants*, maar de *Chambre Syndicale des Constructeurs* reageerde schuimbekkend op deze *nationale groepering van de vijand*. De nieuwkomer werd zo fel aangevallen in de pers door de *Chambre Syndicale* dat ze zich in 1938 genoodzaakt zag om een brochure te verspreiden om zich te verdedigen. Febiac noemde de strijd van de *constructeurs* tegen de *monteurs* “une phase du vieux conflit entre la routine qui ne veut pas mourir et le progrès qui l'emportera,” en hoopte dat “le gouvernement belge persévèrera dans la voie ouverte par le traité de 1935.”<sup>176</sup> Maar de oude *Chambre Syndicale* had met het automobielsalon nog steeds een machtig wapen in handen, en Febiac zou uiteindelijk moeten wachten tot de laatste Belgische automobielbouwer het licht uitdeed. Het automobielsalon had het even moeilijk gehad in 1933 en 1935-1936, toen er wegens de crisis geen salon was geweest, maar in 1937 herrees het evenement weer als een sfinks uit zijn assen, op de monumentale nieuwe locatie van de Brusselse Heizel.<sup>177</sup>

<sup>175</sup> *Belgisch Staatsblad*. Verenigingen zonder winstgevend oogmerk, 8/8/1936, p. 526-8.

<sup>176</sup> *Le Commerce automobile belge*, april 1938, p. 14, *Mon Auto*, januari 1938, p. 21, Jean-Paul Delsaux, *100 ans de salons automobiles à Bruxelles*, Brussel, 2002, p. 8.

<sup>177</sup> *L'Automobile belge*, 5/1/1934, p. 9, 5/1/1937, p. 5 en 5/2/1937, p. 35. Het dertigste automobielsalon in januari 1939 was het laatste van het interbellum. In juli 1939 meldde de pers dat er geen automobielsalon 1940 zou zijn, klaarblijkelijk omdat enkele grote importeurs en assemblagebedrijven zich hadden teruggetrokken (*Le Commerce automobile belge*, juli 1939, p. 7). Op 16 april 1940 werd Fernand Demets opgenomen in de conseil d'administration van de Automobile Club (BE racb Verslagboek.CDA.16/4/1940).



## Hoofdstuk 8 – Opvoeding

Naarmate de aanwezigheid van de automobiel in de openbare ruimte toenam, werd ook de duistere kant van het automobilisme sterker zichtbaar. Niet langer in de vorm van een fundamentele confrontatie tussen gemotoriseerde en niet-gemotoriseerde weggebruikers, die strijd was gestreden. Wel in de vorm van dramatisch stijgende ongevallencijfers, tegen het einde van de tussenoorlogse periode waren automobielongevallen de voornaamste doodsoorzaak geworden bij de accidentele overlijdens. De overheid reageerde door te proberen een aantal wettelijke beperkingen in te voeren. Verschillende oude voorstellen uit de periode van de Automobiliemwet kwamen daarbij opnieuw boven water, en opnieuw waren het parlementsleden die met wetsvoorstellen probeerden een aarzelende regering tot actie te bewegen. In 1925 werd het *medisch onderzoek* ingevoerd, maar na hevig verzet werd de minister gedwongen om deze eis opnieuw in te trekken. In de jaren 1930 werd het ene voorstel na het andere neergelegd, gaande van rijbewijzen over vluchtmisdrijf tot verplichte verzekering. Sommige maatregelen haalden het, zoals de criminalisering van dronkenschap achter het stuur, maar de meeste bleven steken in de parlementaire en administratieve laden.

Al deze maatregelen hadden een zaak gemeen: ze richtten zich op de persoon van de automobielbestuurder, en probeerden te garanderen dat enkel *goede chauffeurs* op de openbare weg zouden komen. Dat kon door een repressieve aanpak, maar zoiets kon begrijpelijkerwijs op weinig enthousiasme rekenen van de kant van de regering. Een wat positievere aanpak was om de automobilisten te *heropvoeden* tot bekwame, verantwoordelijke en dus betrouwbare weggebruikers. Dat werd dan ook de hoofdactiviteit van de nieuw opgerichte Dienst van het Wegverkeer. En deze aanpak begon best zo vroeg mogelijk, door massale campagnes over verkeersopvoeding in de scholen. Het waren immers niet enkel de gemotoriseerde weggebruikers die moesten leren hoe zich te gedragen in het moderne verkeer, het waren ook, en misschien zelfs vooral, de anderen die zich moesten aanpassen aan de moderne tijd, voetgangers en kinderen voorop.

Dit was wat hier genoemd wordt de *morele strategie*, een aanpak die de weggebruiker centraal stelde en de verkeersproblemen probeerde aan te pakken door bewustmaking en responsabilisering van de menselijke factor in het verkeer. In een tijdperk dat gekenmerkt werd door massabewegingen lag een dergelijke aanpak misschien voor de hand, maar een garantie op succes was er niet.

## 8.1 Verkeersongevallen

---

In zijn in 1987 gepubliceerde artikel *Death on the Roads: Changing National Responses to Motor Accidents* probeerde James Foreman-Peck een antwoord te formuleren op de vraag hoe de overheden reageerden op de nieuwe en massale verkeersongevallen, het eerst en vooral tijdens de tussenoorlogse periode. Uit de maatregelen die hij vermeldde kunnen we in elk geval opmaken dat Britse, Amerikaanse, Franse en Duitse overheden min of meer dezelfde strategieën volgden als de Belgische om de orde op de openbare wegen te herstellen: invoeren van rijbewijzen en rijexamens, aansprakelijkheidsregelingen en (verplichte) automobielverzekeringen, snelheidsbeperkingen en bijzondere verkeerspolitie op de wegen, en massale campagnes, vooral in de scholen, om weggebruikers bewust te maken van de nieuwe verkeersdreiging. En aan de andere kant: investeringen op gigantische schaal in wegenbouw en wegsignalisatie, tot en met de ontwikkeling van nieuwe, exclusief voor gemotoriseerd verkeer voorbehouden wegen. Ook de automobiellindustrie reageerde in zekere mate, door bijvoorbeeld *safety glass* (ruiten die niet uiteenvallen als ze breken) en veiligheidsgordels te introduceren. Maar Foreman-Peck kon enkel concluderen dat al deze maatregelen weinig zoden aan de dijk zetten, en dat de stijging van de ongevallencijfers pas in de jaren 1970 een halt kon toegeroepen worden.

Society's problem was, and is, to decide how much death and injury the enormous powers conferred by motor vehicles are worth. Low individual probabilities of death allowed policy-makers generally to pay little attention to the large and rising death toll for much of the century, despite the substantial proportions of GNP that this tragedy wasted. Early legislation was therefore ineffective.<sup>1</sup>

Om de eerder lauwe respons van de overheden te verklaren, wees Foreman-Peck op de ongelijke verdeling van baten en kosten van de motorisering. Slachtoffers van ongevallen beschikten niet over machtige en invloedrijke belangenorganisaties, en individuele automobilisten schatten het risico op een ongeval eerder laag in, zo van "mij zal het wel niet overkomen." Aan de andere kant stonden machtige belangengroepen uit de automobiellindustrie en de wegenbouw. Daar waar een minder sterk uitgebouwde automobiellindustrie was, zoals in de Skandinavische landen, werden eerder verkeersmaatregelen getroffen, en met meer succes.<sup>2</sup>

Een van de eerste problemen in de jaren 1920, toen het aantal verkeersongevallen sterk begon toe te nemen hand in hand met het stijgende automobielbezit, was het ontbreken van adequate informatie. Er werden geen cijfers bijgehouden over verkeersongevallen, hetgeen een efficiënte benadering van het probleem uiteraard bemoeilijkte. Opmerkelijk genoeg kwam de aanzet tot het vergaren van informatie over het verkeersprobleem niet van de

<sup>1</sup> James Foreman-Peck, 'Death on the Roads. Changing National Responses to Motor Accidents', in Theo Barker (ed.), *The Economic and Social Effects of the Spread of Motor Vehicles*, Basingstoke, 1987, p. 284.

<sup>2</sup> Idem, p. 269-70.



overheid, maar van een automobilistenorganisatie. Het was de Touring Club die begon aan te dringen op het vergaren van statistische gegevens. In juli 1923 riep Charles Duvivier in het tijdschrift van de Touring Club de overheid op om werk te maken van een officiële ongevalstatistiek, en hij voegde er meteen een ontwerpmodel aan toe. De inzet van de toeristenvereniging was allerm minst belangeloos. De Touring Club was bevreesd dat de bloederige ongelukken de publieke opinie beroerden en de overheden onder druk zetten om een hele reeks voorbarige en overdreven maatregelen te nemen. Nuchtere en exacte gegevens moesten de automobilisten beschermen tegen onbesuisd overheidsoptreden. Bovendien bleek duidelijk dat Duvivier er zich van bewust was dat met statistieken alles kon bewezen worden, afhankelijk van welke gegevens verzameld werden en hoe ze gepresenteerd werden. Zijn ontwerpmodel weerspiegelde deze visie. Er zouden reeksen verzameld moeten worden van het aantal ongevallen en het aantal slachtoffers, volgens de categorie van vervoersmiddel die betrokken was in het ongeval. Automobielen waren maar één categorie hierin, ongevallen met ruiters, gespannen, fietsen en trams moesten evenzeer bijgehouden worden. De slachtoffers moesten opgesplitst worden over drie categorieën: licht gewond, zwaargewond en dood, zodat niet elk ongeluk over dezelfde kam zou geschoren worden. Maar bovenal: de aantallen ongevallen en slachtoffers zouden moeten opgesplitst worden volgens de *fauteur*: bij elk slachtoffer moest vermeld worden of het de schuld was van de bestuurder van het voertuig, of van derden, en bij de ongevallen werd ook een categorie *toevallige oorzaken* voorzien. Het was duidelijk dat deze statistiek automobilisten in staat moest stellen om zich ten minste gedeeltelijk vrij te pleiten.<sup>3</sup>

De Touring Club herhaalde haar vraag einde 1924, en voegde er een officieuze ongevalstatistiek aan toe op basis van cijfermateriaal dat ze zelf verzameld had. Met succes, vanaf 1 januari 1925 begon de stad Brussel met het bijhouden van een lokale ongevallenstatistiek. In 1926 kon de Touring Club reeds de officiële cijfers publiceren van Brussel en Anderlecht. Daarop vroeg de burgemeester van Anderlecht, Fernand Demets, tevens oliebaron en organisator van de eerste *Semaine de la Circulation*, aan de minister van Binnenlandse Zaken om een nationale ongevallenstatistiek bij te houden, een vraag die positief beantwoord werd. De minister deelde mee dat zijn statistische dienst vanaf juli 1926 ongevallencijfers zou gaan bijhouden.<sup>4</sup> De gegevens zouden door de gemeentelijke administraties verzameld worden, onder toezicht van de gouverneurs, en trimesterieel bezorgd worden aan het ministerie. In 1927 publiceerde het Bureau voor Algemeene Statistiek de ongevallencijfers van de tweede helft van 1926 in zijn *Driemaandblad*. De statistieken verschenen ook in aparte rapporten,

<sup>3</sup> Bulletin officiel du Touring Club de Belgique, 1/7/1923, p. 309-10.

<sup>4</sup> Bulletin officiel du Touring Club de Belgique, 15/11/1924, p. 509-10, 1/4/1925, p. 145 en 1/8/1926, p. 345, L'Automobile belge, 25/6/1926, p. 374.

waarin ze uitgebreid werden geanalyseerd. In totaal verschenen vier van zulke rapporten, daarna werden de cijfers opnieuw gepubliceerd in het blad van de Dienst voor Statistiek.<sup>5</sup>

Het Bureel voor Algemeene Statistiek had duidelijk niet geprobeerd het warme water opnieuw uit te vinden, en had zich verregaand laten inspireren door het ontwerpmodel dat de Touring Club enkele jaren daarvoor had gemaakt. De ongevallencijfers werden over de hele lijn opgesplitst in deze *met aanrijdingen* en deze *zonder aanrijdingen*, waarmee bedoeld werd enerzijds botsingen tussen automobielen onderling (en met andere voertuigen), anderzijds aanrijdingen van voetgangers door automobielen (en door andere voertuigen). De slachtoffers werden dan weer opgesplitst in bestuurders, passagiers en derden. Door deze aanpak kon officieel bewezen worden (a) dat de helft van de ongevallen te wijten was aan onvoorzichtige voetgangers, en (b) dat die arme automobilisten óók in de klappen deelden. Dat de nationale administratie weinig vijandig stond tegenover het automobielerverkeer werd nog maar eens benadrukt in een bijdrage van Alfons Persijn, de chef van de nieuw opgerichte Dienst van het Wegverkeer, in het tijdschrift van de Automobile Club de Belgique in 1931. Goochelend met cijfers stelde Persijn dat het aantal verkeersslachtoffers in België gunstig afstak tegenover het buitenland. Wij hadden immers een lager cijfer dan Groot-Brittannië (waarbij Persijn naliet te vermelden dat de ongevallencijfers van Groot-Brittannië op dat ogenblik tot de hoogste ter wereld behoorden), en als het aantal verkeersdoden in Frankrijk een derde lager lag, dan bewees dat dat België het met zijn veel groter aantal automobielen per vierkante kilometer eigenlijk beter deed dan Frankrijk. Bovendien telde België nu eenmaal veel fietsers: "Or, ceux qui font du volant savent combien le cycliste est un usager dangereux de la route." Opgelet dus, "[l]e bruit que d'aucuns font courir depuis un certain temps comme quoi chez nous on se tue sur route comme nulle part ailleurs n'est certainement pas fait pour favoriser le tourisme dans notre pays."<sup>6</sup>

Naast statistieken over verkeersongevallen voor de periode 1927-1940 beschikken we ook over een statistiek van verkeersdoden, die al eerder in het vijfde hoofdstuk ter sprake kwam. Een vergelijking van beide cijferreeksen toont opnieuw het problematische karakter aan van de officiële ongevallenstatistiek: het aantal doden lag steeds lager in deze laatste statistiek, voor sommige jaren was het cijfer hier minder dan de helft van de andere statistiek! Beide statistieken verschenen in het officiële Statistisch Jaarboek van de Dienst voor Statistiek, maar de cijfers hadden duidelijk een andere oorsprong en de administratie deed geen moeite om de reeksen op elkaar af te stellen. In 1935 greep de Dienst voor Statistiek dan toch uiteindelijk in, en maande de gemeentebesturen aan om de cijfers regelmatig bij te houden en op te sturen. Vanaf dat jaar schoten de ongevallenaantallen dan ook plotseling de hoogte in, waar-

<sup>5</sup> *Bulletin trimesteriel publié par le Bureau de la statistique centrale*, september 1927, p. 1-11, *Statistiek van de verkeersongevallen op den openbaren weg, 1927-1931*, Brussel, 1929-1932, 4 vol.

<sup>6</sup> *Royal Auto*, 15/8/1931, p. 223.

Tabel 8.1 – Verkeersdoden in België, 1919-1940

	Door automobielen	%	Door gespannen	%	Totaal landwegen	Positie doodsoorzaken
1919	171	45	213	55	384	
1920	170	45	210	55	380	
1921	185	52	174	48	359	
1922	185	57	141	43	326	
1923	271	62	166	38	437	5
1924	267	68	127	32	394	6
1925	372	69	168	31	540	4
1926	328	62	201	38	529	5
1927	366	76	115	24	481	3
1928	483	70	207	30	690	3
1929	649	82	142	18	791	2
1930	772	79	202	21	974	2
1931	757	87	109	13	866	2
1932	692	86	117	14	809	2
1933	701	84	134	16	835	2
1934	676	85	120	15	796	2
1935	698	84	135	16	833	2
1936	833	85	145	15	978	1
1937	884	91	91	9	975	1
1938	862	86	140	14	1002	1
1939	905	92	83	8	988	1
1940	777	88	108	12	885	2

Bron: *Annuaire statistique de la Belgique et du Congo belge, 1919-42.*

Tabel 8.2 – Verkeersongevallen in België, 1927-1938

	Automobielen	Ongevallen	% voetgangers	Doden	% voetgangers	Gewonden	% voetgangers
1927	129.196	11.988	28	340	71	6.032	48
1928	160.633	15.711	26	449	67	7.429	47
1929	189.046	17.510	25	429	70	8.003	51
1930	210.964	18.872	25	466	57	8.858	45
1931	233.503	18.777	23	395	58	8.104	44
1932	247.520	18.549	22	372	58	8.021	44
1933	258.474	19.113	21	352	57	8.072	40
1934	261.234	19.471	20	364	54	8.461	39
1935	265.301	24.907	19	613	47	10.390	37
1936	277.120	28.595	18	625	48	11.448	35
1937	294.755	30.945	18	620	51	11.575	36
1938	304.731	31.473	17	594	45	12.284	36
1939	303.807	28.072	19	637	47	11.346	35

Bron: *Annuaire statistique de la Belgique et du Congo belge, 1931-1942.*

mee de automobilistenorganisaties buitengewoon verveeld zaten, al bleven ook nadien deze getallen tot dertig procent lager dan in de statistiek van de verkeersdoden.<sup>7</sup>

<sup>7</sup> *Bulletin trimestriel publié par le Bureau de la statistique centrale*, juni 1937, p. 1, *Revue du Touring Club de Belgique*, 15/10/1937, p. 283. De Dienst voor Statistiek wees er wel op dat de gegevens verzameld werden door de gemeentelijke politiediensten, en dus enkel sloegen op gebeurtenissen waar politie bijgeroepen werd. Dat betekende ook dat wanneer een gewond slachtoffer enige tijd later alsnog overleed, dat deze niet als dode werd opgetekend. Dit zou gedeeltelijk de lagere cijfers kunnen verklaren, helaas beschikken we niet over gegevens over de wijze waarop de data van de verkeersdoden werden verzameld en is er geen vergelijking mogelijk (*Bulletin trimestriel publié par le*

Tussen 1920 en 1940 vervijfvoudigde het aantal verkeersdoden bij automobielongevallen, met een opvallende versnelling op het einde van de jaren 1920 wanneer de automobilisering in zijn hoogste versnelling was. In 1939 werd een trieste piek bereikt, dat jaar stierven 905 mensen in een automobielongeval. Vanaf de tweede helft van de jaren 1930 werden verkeersongevallen doodsoorzaak nummer een in België, althans bij de zogenaamde gewelddadige overlijdens.<sup>8</sup> Verreweg de meeste ongevallen deden zich voor tussen voertuigen onderling, tot vier vijfde van het totaal. Meestal, al is dit moeilijk om in te schatten, bleef het bij materiële schade. Maar als er een voetganger bij het ongeval betrokken was, was deze niet geheel verwonderlijk bijna altijd gewond of erger. Er was een lichte evolutie te merken in de correlatie met het stijgende aantal automobielen: het aantal ongevallen steeg iets minder snel. Het aantal slachtoffers onder voetgangers daarentegen steeg helemaal niet, maar bleef zelfs in absolute zin min of meer stabiel. In hoeverre maatregelen van de overheid tegen verkeersongevallen hier iets mee te maken hebben, of gewenning en gedragsaanpassing van de weggebruikers, is uit deze gegevens niet op te maken, ook al gegeven de onbetrouwbaarheid van de ongevallenstatistieken.

Bij een diepere analyse van de gegevens van 1930 komen nog een aantal opmerkelijke inzichten naar voren. Wanneer we de ongevallen bekijken per soort, is er één categorie die er meteen uitspringt: aanrijdingen van voetgangers door automobielen, en de 2221 mensen die daarbij gewond geraakten of omkwamen. Zeker als we het tweede cijfer erbij nemen dat eruit springt, de 1215 slachtoffers bij aanrijdingen van fietsers door automobielen, wordt het duidelijk dat het de zwakke weggebruikers waren die de tol betaalden van de motorisering van het verkeer. Weliswaar gebeurden de meeste ongelukken tussen automobielen onderling, maar het aantal slachtoffers lag hier veel lager, de ratio slachtoffer per ongeval was zelfs de laagste van allemaal. De top vijf van de verkeersongevallen die het meeste slachtoffers eisten bestond in 1930 geheel uit gemotoriseerde voertuigen die zichzelf, fietsers of voetgangers omver reden. In aanmerking genomen dat deze tuigen nog maar sinds een jaar of tien het straatbeeld waren gaan domineren, werd meteen begrijpelijk waar zij hun reputatie van moordtuigen vandaan haalden. De Dienst Statistiek deed op deze cijfers de delicate oefening om oorzaken aan te wijzen. Behalve de onvermijdelijke categorieën die enigszins duister zijn (*onvoorzichtigheid bij stilstaand voertuig*) of ronduit bizar (*voetganger klemt zich aan voertuig vast*) springen ook hier weer twee factoren meteen in het oog: verreweg de meeste slachtoffers vallen bij *voetganger steekt straat over*, en de rest van de top vijf wordt gevuld door roekeloze automobilisten die te snel of te onvoorzichtig rijden.

Omdat de cijfers werden ingezameld per gemeente, kon de analyse gemakkelijk worden doorgetrokken tot op het lokale niveau. De administratie hanteerde daartoe het begrip *agglo-*

Bureau de la statistique centrale, september 1927, p. 1-2).

<sup>8</sup> Tot dan was *verdrinking* de voornaamste accidentele doodsoorzaak, gevolgd door *wurging* en *val*. Daarnaast veroorzaakten ziekten zoals tbc en kanker natuurlijk een veel groter aantal overlijdens.

Tabel 8.3 – Slachtoffers bij verkeersongevallen 1930, per soort ongeval

Soort ongeval	Ongevallen	Slachtoffers	Slachtoffers per ongeval	Bestuurders	Passagiers	Derden
Automobil/voetganger	3157	2751	0,87	190	340	2221
Automobil/fiets	2212	1423	0,64	1215	83	125
Automobil/automobil	5959	1064	0,18	354	581	129
Automobil/motorfiets	957	787	0,82	544	209	34
Motorfiets/voetganger	448	500	1,12	173	52	275
Fiets/voetganger	459	446	0,97	132	9	305
Tram/voetganger	310	324	1,05	12	88	224
Automobil/tram	1725	308	0,18	75	174	59
Automobil/gespan	1314	289	0,22	172	75	42
Automobil/ander voertuig	436	184	0,42	137	16	31
Gespan/voetganger	163	128	0,79	49	5	74
Ander voertuig/voetganger	95	65	0,68	10	7	48
Automobil/buurttram	103	39	0,38	15	20	4
Buurttram/voetganger	25	23	0,92	0	2	21
Automobil/trein	19	16	0,84	6	7	3
Automobil/dier	35	12	0,34	8	2	2
Dier/voetganger	15	11	0,73	7	2	2
Trein/voetganger	7	7	1,00	1	0	6
Andere ongevallen	1433	947	0,66	594	219	134

Bron: statistique 1932, p. 10

Tabel 8.4 – Slachtoffers bij verkeersongevallen 1930, per oorzaak

Oorzaak	Ongevallen	Slachtoffers	Slachtoffers per ongeval	Bestuurders	Passagiers	Derden
Voetganger steekt straat over	1667	1693	1,02	63	22	1608
Overdreven snelheid	2610	1125	0,43	490	294	341
Voertuig steekt kruispunt over	3045	986	0,32	542	292	152
Voertuig houdt geen rechts	1288	598	0,46	334	131	133
Voertuig haalt in	1571	515	0,33	317	79	119
Verkeerd maneuver	778	310	0,40	120	48	142
Slippen, bandbreuk, ontsporing	379	232	0,61	90	75	67
Voertuig steekt straat over	608	192	0,32	120	39	33
Voertuig kondigt naderen niet aan	264	113	0,43	37	16	60
Voertuig rijdt zonder lichten	155	109	0,70	53	30	26
Voertuig negeert politiebevel	466	103	0,22	50	18	35
Stuur of remmen defect	155	84	0,54	26	38	20
Passagier springt van rijdende tram	61	58	0,95	0	33	25
Onvoorzichtigheid bij stilstaand voertuig	229	42	0,18	11	10	21
Voetganger springt op rijdende tram	38	33	0,87	1	7	25
Slechte wegen	33	20	0,61	13	4	3
Voertuig stopt plotseling	123	19	0,15	15	2	2
Technisch gebrek aan voertuig	52	19	0,37	7	7	5
Gebrekkige straatverlichting	35	12	0,34	4	3	5
Voetganger klemt zich aan voertuig vast	9	8	0,89	1	2	5
Andere oorzaken	3546	1708	0,48	692	385	631

Bron: *Annuaire statistique de la Belgique et du Congo belge*, 1932, p. 17.

Tabel 8.5 — Slachtoffers bij verkeersongevallen 1930, per agglomeratie

Agglomeratie	Aantal ongevallen	% in provincie	Aantal slachtoffers	% in provincie
Brusselse agglomeratie	7189	87	3065	82
Antwerpse agglomeratie	2696	79	1046	68
Luikse agglomeratie	2033	76	1035	66
Gentse agglomeratie	812	59	338	50
Charleroise agglomeratie	575	35	277	33
		% in land		
Totaal vijf agglomeraties	13305	71	5761	62

Bron: *Annuaire statistique de la Belgique et du Congo belge*, 1932, p. 22-6.

meratie, daarmee werd verwezen naar de verzameling van een grote stad en een aantal naburige gemeenten die verondersteld werden in zeker opzicht een urbanistisch geheel te vormen.<sup>9</sup> Opmerkelijk was dat zeven op tien ongevallen en zes op tien slachtoffers vielen in een van de vijf grote stadsagglomeraties van België. Het platteland bleef dus relatief gespaard van verkeersongevallen, al dient ook de conclusie getrokken te worden dat ongevallen hier in verhouding meer slachtoffers eisten. De Dienst voor Statistiek gaf nog wat verfijndere cijfers: bij elke honderd botsingen tussen voertuigen vielen er 29 slachtoffers in de stadsagglomeraties, echter liefst 52 of bijna het dubbele daarbuiten; de verhouding in de dodelijke slachtoffers was zelfs 0,5 tegen 3,7. Er vielen dus zeven keer meer doden als automobielen botsten op de lange, verlaten plattelandswegen, waar zeer hoge snelheden konden gehanteerd worden, dan in de stad. Bij aanrijdingen van voetgangers, dezelfde macabere wanverhouding: op honderd aanrijdingen 88 slachtoffers met 2,8 doden in de stad, maar 97 slachtoffers met liefst 11,5 doden daarbuiten.<sup>10</sup> Verder opvallend was de blijvende dominantie van de hoofdstad op verkeersgebied: meer dan de helft van de verkeersongevallen in België in 1930 vonden plaats in de Brusselse agglomeratie.

Het hart van het verkeersprobleem bleef natuurlijk de snelheid van de automobiel. Nu was precies op dat vlak al in een vroegere periode stringent gereguleerd geworden, in die mate dat de heersende snelheidsbeperking als onaanvaardbaar werd ervaren door automobilisten en massaal genegeerd. De versoepeling van 1910, die de snelheidslimiet had opgetrokken van 10 naar 15 km per uur in de centra en van 30 naar 40 km per uur daarbuiten, had daar niets aan veranderd. De overheid bleef achter de feiten aanlopen. In 1930 signaleerde minister van Openbare Werken Van Caenegem dat de gebruikelijke snelheid van de

<sup>9</sup> Agglomeraties samengesteld als volgt: Brussel, Anderlecht, Etterbeek, Vorst, Elsene, Jette, Koekelberg, Sint-Jans-Molenbeek, Sint-Gillis, Sint-Joost-ten-Noode, Schaarbeek, Ukkel, Watermaal-Bosvoorde, Sint-Lambrechts-Woluwe, Sint-Pieters-Woluwe; Antwerpen, Berchem, Borgerhout, Deurne, Hoboken, Merksem; Luik, Angleur, Ans, Bressoux, Grivegnée, Herstal, Jemeppe, Montegnée, Ougrée, Saint-Nicolas, Seraing; Gent, Drongen, Gentbrugge, Ledeberg, Merelbeke, Sint-Amandsberg; Charleroi, Couillet, Dampremy, Gilly, Jumet, Lodelinsart, Marchienne-au-Pont, Monceau-sur-Sambre, Marcinelle, Montignies-sur-Sambre, Mont-sur-Marchienne. Merk op dat het begrip agglomeratie hier fundamenteel verschilde van hetzelfde begrip in het koninklijk besluit van 7 september 1910 dat de agglomeraties opsomde. In de laatste lijst betekende agglomeratie nog wat we vandaag *bebouwde kom* noemen.

<sup>10</sup> *Statistiek van de verkeersongevallen op den openbaren weg*, 1932, p. 24.

automobielen gestegen was van 35 à 40 km per uur vóór de Eerste Wereldoorlog naar 70 à 80 km per uur. Maar in 1924 had de Vlaamse Toeristenbond al gemeld dat vele kleine wagens in staat waren om in goede omstandigheden de 100 km per uur te overschrijden.<sup>11</sup>

De automobilistenorganisaties waren absoluut niet geneigd om een verband te leggen tussen de stijgende ongevallencijfers en de te hoge snelheden op voorlopig niet aan automobielerkeer aangepaste Belgische wegen. De mogelijkheid om een boete te krijgen wegens overschrijding van de voortdurend genegeerde snelheidslimiet daarentegen was de automobilisten een doorn in het oog. De nieuwe Franse *code de la route* van 1921 bevatte geen snelheidslimiet meer, enkel nog de bepaling dat een bestuurder meester moest blijven over zijn wagen en een aangepaste snelheid aanhouden.

Les fameux 30 kilomètres à l'heure, qui ont servi à justifier tant de condamnations pénales ou civiles, disparaissent des textes. Vous pouvez donc faire du cent en rase campagne sans avoir à redouter autre chose que de vous casser la figure ; vous aurez désormais l'avantage de vous la casser sans contravention.<sup>12</sup>

Dat was voor de Belgische automobilisten een signaal om een nieuw offensief te beginnen tegen de snelheidsbeperking. André Laurent protesteerde in 1922 in *Le Moteur* in scherpe bewoordingen tegen lokale beperkingen op automobielerkeer. Immers, de ongelukken waren niet te wijten aan automobielen die te snel reden, maar aan de andere weggebruikers die te traag reageerden. En bovendien was het heel onbeleefd van kinderen om op de weg te lopen, in de weg van de automobielen. Laurent eiste niets minder dan de afschaffing van snelheidsbeperkingen in het algemeen.<sup>13</sup> Enkele maanden daarvoor was een open brief verschenen van Minerva-directeur Sylvain de Jong, waarin deze opriep om een burgerbeweging te starten om de snelheidsverhoging naar 30 km per uur te verkrijgen in de stad. Hij verklaarde zelf bereid te zijn om dit financieel te ondersteunen.<sup>14</sup> De automobilisten werden op hun wenken bediend: de commissie die het verkeersreglement moest herzien nam het Franse systeem over en stelde voor om de snelheidslimieten achterwege te laten. Dit werd ook aanvaard, en vanaf 1925 golden in België geen algemene snelheidsbeperkingen meer.<sup>15</sup> Was het toeval dat er dat jaar 372 mensen stierven in automobielongevallen, bijna de helft meer dan de 267 van het jaar ervoor?

“De 1893 à la Première Guerre mondiale, l'accident automobile est choquant, scandaleux, d'autant plus que ce mode de locomotion semble un luxe,” merkte Christophe Studeny in 1995 op. Maar na de Eerste Wereldoorlog, hoewel automobielen de lijst van oorzaken van

<sup>11</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 5/3/1930, p. 826, *De Toerist*, 1/1/1924, p. 5.

<sup>12</sup> *L'Automobile belge*, 14/4/1905, p. 22-4 en 28/4/1905, p. 18-20. Nederland had dit al in 1905 ingevoerd (*Bulletin de l'Automobile Club Anversois*, 13/12/1921, p. 50).

<sup>13</sup> *Le Moteur*, 9/12/1922, p. 1.

<sup>14</sup> *Bulletin de l'Automobile Club Anversois*, 1/5/1922, p. 221.

<sup>15</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 1/4/1923, p. 166, *Belgisch Staatsblad*, 12/9/1925, p. 4660. Er waren wel nog bijzondere snelheidsbeperkingen, zo liet de stad Brussel in 1931 verkeersborden plaatsen die een snelheidslimiet van 40, later 50 km per uur instelden in de binnenstad (*L'Automobile belge*, 15/1/1931, p. 52 en 5/4/1931, p. 195, *Royal Auto*, 1/3/1938, p. 68).

verkeersdoden met voorsprong gingen aanvoeren, leek de perceptie te veranderen. Automobiëlverkeer was niet langer meer een kwestie van luxe of sport. Studeny noemde dit *l'ère de la normalisation de la mort motorisée*.<sup>16</sup> Ook Norbert Elias merkte al in 1987 dit fenomeen op. Het verschijnsel van de *mass murder* van de verkeersdoden plaatste de socioloog voor een moreel probleem: hoe kon de groeiende acceptatie hiervan gerijmd worden met toenemende civilisering? Elias argumenteerde voorzichtig dat *beschaafdere* landen (meer ontwikkelde, rijkere landen) een sterkere daling van het aantal verkeersdoden kenden, en stelde daarnaast dat fasen in technisering nu eenmaal konden leiden tot tijdelijke perioden van *decivilisering*.<sup>17</sup>

De automobilistenorganisaties waren in ieder geval allerminst gelukkig met de stijgende ongevallencijfers. De Touring Club had het over *la folie de la vitesse*, en betreurde diep dat automobilisten zich zo lieten gaan in hun herwonnen vrijheid en dat de kranten volstonden van dodelijke ongevallen. In een artikel getiteld *L'anarchie de la circulation* stelde Hector Colard zelfs dat indien nodig gevangenisstraffen moesten uitgedeeld worden om een einde te maken aan de trieste reeks van ongevallen. In *Le nécrologe des écrasés* schreef hij dat een vader die zijn kind zag doodrijden door een automobilist en deze in een vlaag van woede doodde, verontschuldigbaar was naar analogie met de *mari trompé*. Anderzijds moesten de andere weggebruikers zich ook aanpassen. Er was wel al een zekere gewenning ontstaan nu het automobiëlverkeer de paardenspannen grotendeels had vervangen, maar “il y a une éducation à continuer.” Colard riep de onderwijzers op om de kinderen te leren om verantwoord met automobielen om te gaan, en dus geen stenen door voorruitte te gooien zoals even tevoren in Binche was gebeurd.<sup>18</sup> In het blad van de Automobile Club werd geargumenteed dat “la route appartient de droit à la vitesse,” immers de wegen waren er eerst, pas daarna waren mensen langs de wegen gaan wonen en waren de dorpen en steden ontstaan.

Quelle est la fonction de la route? Conduire rapidement et sûrement les voyageurs aux passages et aux carrefours. Et, tout naturellement, les agglomérations naissent et se développent aux passages, parce que là sont les nœuds de la puissance militaire et des échanges économiques.<sup>19</sup>

De voetganger had dus ongelijk. “La rue est à tout le monde!” riep de verontwaardigde voetganger, maar dan hoorde de straat dus ook en evenzeer toe aan het snelle verkeer. Het kwam erop aan om een harmonie na te streven met wederzijds respect tussen de weggebruikers. De Automobile Club deed dit al, door steeds op te roepen om voorzichtig te rijden, maar de verstrooide voetganger die krantenlezend zomaar een straat overstak was *un mauvais citoyen*. En de kinderen, oh la la de kinderen, het was zeker of een dezer zou het komen

<sup>16</sup> Christophe Studeny, *L'invention de la vitesse, France, XXVIIIe-XXe siècles*, Parijs, 1995, p. 316 en 324.

<sup>17</sup> Norbert Elias, 'Technicization and Civilization', *Theory, Culture & Society*, xii, 1995, nr. 3, p. 15-6.

<sup>18</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, augustus 1919, p. 188, november 1919, p. 265, december 1919, p. 277 en 1/7/1921, p. 307.

<sup>19</sup> *Bulletin officiel du Royal Automobile Club de Belgique*, 25/2/1925, p. 13.





Afbeelding 8.1 —  
Oversteekplaats, 1931

*Les passages cloutés et leur utilisation. Le dernier « salon » où l'on cause.*

Bron: *Mon Auto*, november-december 1931, p. 324

tot een *effroyable écrabouillage de « ketjes »*. Kortom, op een handvol *hurluberlus* na onder de automobilisten, was het allemaal de schuld van *la piétaille*.<sup>20</sup>

De meest radicale stellingname kwam van de Union Routière. Automobielongevallen zouden eigenlijk *verkeersongevallen* moeten genoemd worden, want in de meeste gevallen hadden de automobilisten er weinig mee te maken. De slachtoffers vielen omdat ze geen aangepast gedrag vertoonden op de weg, zoals arbeiders die een siesta hielden languit op de weg uitgestrekt voor hun woning, of kinderen die op vrachtwagens aan het klimmen waren op het moment dat deze vertrokken. Sterker nog, vaak waren het de automobilisten die eigenlijk het slachtoffer waren, van loslopende paarden of koeien waar ze tegenaan reden, of van putten onderweg en obstakels waartegen ze zich verongelukten.<sup>21</sup>

1926, het drama van Bouvignes. De jonge Vigneron kwam van Dinant, in een wagen waarin ook een vriend en zijn vader zaten. Hij reed vrij snel, ondanks (of misschien dankzij) het feit dat er die namiddag aardig wat gedronken was, Vigneron zelf had vijf biertjes en een vermouth op. De jonge student was geen ervaren chauffeur, hij reed nog maar vier maanden, en Bouvignes waar hij door moest had smalle straatjes. In een van die straatjes stond een groepje mensen wat te praten, Vigneron moest naar links uitwijken, schoot het trottoir op en verloor de controle over het stuur, ook al omdat hij per vergissing op het gaspedaal duwde in plaats van op het rempedaal. De automobiel schuurde vijftig meter langs de gevels, verpletterde een vrouw die op een stoel voor haar deur op het voetpad zat, en reed zich te pletter tegen een muurtje. De jonge Vigneron, buiten zinnen, sprong eruit en rende weg, zo hard als zijn benen hem konden dragen. Pirot had het drama zien gebeuren, vanuit een herberg aan de overkant. De vrouw die voor zijn ogen doodgereden werd was zijn echtgenote. Hij rende naar buiten, langs het lichaam van zijn vrouw het huis in, naar boven, en greep een geladen jachtgeweer. Dan liep hij naar het wrak, en boog zich naar de passagier. “C'est vous qui avez fait ça?” De passagier antwoordde ontkennend, waarop Pirot zijn geweer richtte naar de andere inzittende, de vader van de jonge Vigneron, en hem vol in de

<sup>20</sup> *Bulletin officiel du Royal Automobile Club de Belgique*, 25/2/1925, p. 13-14 en 10/3/1925, p. 9.

<sup>21</sup> *La Route belge*, juli 1925, p. 17-9.

borst schoot. Verschonende omstandigheden, vond de rechter, en Pirot ging vrijuit. De jonge Vigneront daarentegen, die achteraf was opgepakt, kon zijn moeder niet bijstaan tijdens de begrafenis van zijn vader. Hij bleef in voorlopige hechtenis, “pour rassurer l'opinion ameutée,” aldus de rechtbank. De Automobile Club was des duivels over deze rechtspraak, en sprak van *terreur* tegen een jonge automobilist, die toch alleen maar een beetje onvoorzichtig was geweest?<sup>22</sup>

Het drama van Bouvignes veroorzaakte grote opschudding in 1926, maar het was lang niet het enige voorbeeld van conflicten die voortkwamen uit automobiëelgebruik. Schrijver Armand Varlez luchtte in 1932 zijn hart in het blad van de Union Routière en somde zes pijnpunten op tussen automobilisten en de andere weggebruikers. De mentaliteit van de voermannen was nauwelijks veranderd, hun karren waren niet verlicht 's nachts, ze reden in het midden van de weg en gingen niet opzij, en werden vrijwel nooit beboet door de veldwachters. Het antagonisme tussen voetgangers en automobilisten was onverminderd gebleven, “on se regarde toujours avec des yeux comme des révolvers.” Voetgangers scholden nog steeds op automobilisten als ze achter hun rug toeterden ... en ook als ze niet toeterden. Maar ook tussen automobilisten onderling boterde het niet altijd, als ze elkaar niet wilden laten passeren, of niet uit de weg wilden gaan voor elkaar: “La courtoisie entre automobilistes? Elle se traduit mille fois par jour au moins en Belgique par un échange d'épithètes, dont les plus douces sont « animal, voyou, crétin, imbécile, etc. »” Automobilisten verblindden elkaar ook door de krachtige lichten die ze moesten gebruiken om 's nachts te rijden. Het probleem van de verblinding zou blijven bestaan zolang straatverlichting niet veralgemeend werd. De overheid van haar kant gedroeg zich schandalig tegenover de automobilisten door hen enerzijds fiscaal leeg te knijpen en anderzijds door het wegtransport de duivel aan te doen ten voordele van de machtige spoorwegen. En iets dat vrijwel dagelijks catastrofes veroorzaakte waren de kleine buurtwegen die op de grote baan uitkwamen, maar van daaruit onzichtbaar waren, aan het oog onttrokken door struiken, huizen, bomen etc.<sup>23</sup>

Van het oude verbond tussen cyclisme en automobilisme schoot na de Eerste Wereldoorlog nog maar weinig over. Fietzers werden in stofwolken ondergedompeld elke keer als een automobiëel passeerde, van de weg geduwd en in de gracht gereden. De voormalige Luikse wereldkampioen Robert Protin klaagde in 1929 de wanpraktijken aan van sommige automobilisten, die opzettelijk fietsers van de weg reden om de inzittenden te amuseren met het zicht van een fietser die worstelde om niet te vallen in de modder en de putten van de berm. Bovendien waren vele automobilisten ervan overtuigd dat fietsen geen voertuigen waren en niet op de weg maar in de berm moesten rijden, met ontelbare scheldpartijen tot gevolg op de openbare weg tussen geërgerde chauffeurs en fietsers die hun recht op de weg luidkeels

<sup>22</sup> *Bulletin officiel du Royal Automobile Club de Belgique*, 25/9/1926, p. 6.

<sup>23</sup> *La Route belge*, november 1932, p. 1-3.

opeisten.<sup>24</sup> De Automobile Club reageerde hierop met een scheldartikel onder de titel *Le cycliste, bolchevik de la route*. Daar liet de club het niet bij, maar ze begon een campagne tegen onvoorzichtige fietsers, die enkele maanden later leidde tot een reglementswijziging. Het was al langer zo dat fietsers niet zonder handen mochten fietsen, de pedalen loslaten of zich laten voorttrekken. Bij moeilijke doorgang moesten ze desnoods maar afstappen en te voet verder gaan. Nu werd ook bepaald dat indien er een fietspad was dat altijd verplicht moest worden gebruikt. Fietsers mochten in dat geval wettelijk niet meer op de weg rijden.<sup>25</sup>

In de meeste landen ontstonden bewegingen die probeerden om tegengewicht te bieden en de belangen van de niet-gemotoriseerde weggebruikers te vertegenwoordigen. In Groot-Brittannië werd in 1929 de British Pedestrians' Association opgericht, in Frankrijk de Association nationale Les Droits du Piéton, maar de meeste waren geen lang leven beschoren.<sup>26</sup> In Brussel nam een zekere Jules Charlier op 13 september 1926 het initiatief om een *Ligue belge des Piétons* op te richten. Het programma was erop gericht om slachtoffers van ongevallen bij te staan, en in het algemeen om te ijveren voor veiligere wegen. Dat was op zich weinig agressief, en de Union Routière en de Touring Club toonden zich niet meteen vijandig tegenover de nieuwe vereniging. Maar waarom zou een willekeurige voetganger 5 frank per jaar betalen aan een vereniging om zijn of haar belangen te verdedigen? De Ligue des Piétons sloeg niet meteen aan. De vereniging sprak haar steun uit aan een eis van de Fédération des Conducteurs d'Automobiles de Belgique enkele weken later, maar verder werd er niets meer van vernomen.<sup>27</sup>

Omstreeks 1934 werd in Luik een nieuwe belangenorganisatie voor voetgangers opgericht, de *Ligue pour la Sécurité des Routes & la Défense de la Circulation Pédestre*, door ere-procureur generaal baron Meyers. Zij richtte zich op “le danger extrême et les incommodités pour les piétons des conditions actuelles de la circulation, la nécessité urgente pour la circulation pédestre d'être défendue si elle ne veut pas être sacrifiée totalement.” Deze nieuwe vereniging hield het wat langer vol, en publiceerde in de volgende jaren een reeks van brochures waarin de maatschappelijke kost van het automobielerkeer uit de doeken werd gedaan, de schade die de samenleving daardoor opliep, en hoe belangrijk het was om als alternatief hiervoor in de spoorwegen te investeren. Dat laatste argument legde meteen het ware karakter van de Ligue bloot, een belangenorganisatie van de spoorwegenlobby. In het kader van het dispuut tussen *le rail et la route* dat in die periode volop gaande was hadden de spoorwegen besloten om hun aanval op het automobielerkeer niet te beperken tot louter economische argumenten, maar het automobilisme ook op zijn sociaal zwakke plek aan te pakken, en

<sup>24</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 1/6/1929, p. 88.

<sup>25</sup> *Belgisch Staatsblad*, 5/1/1930, *Royal Auto*, 1/2/1930, p. 35 en 15/2/1930, p. 58.

<sup>26</sup> Barbara Schmucki, 'Don't forget pedestrians are at times absent-minded'. Pedestrians' Safety in Britain in the 20th Century', ongepubliceerde paper (T2M 2006).

<sup>27</sup> *La Route belge*, 10/1926, p. 7, *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 1/12/1926, p. 524, *Revue de la Fédération des Conducteurs d'Automobiles de Belgique*, oktober 1926, p. 3-5.

dit onder het mom van een ledenvereniging van voetgangers. De Ligue pour la Sécurité des Routes stuurde getrouw elk jaar een lijstje met wensen naar het parlement, en werd door onder meer de Automobile Club en ADIA fel bestreden.<sup>28</sup>

Tegen 1930 begon het aanslepende probleem van de verkeersongevallen, en het blijvende onvermogen van de bevoegde ministers van Openbare Werken om hieraan te verhelpen door te dringen tot in kringen van regering en parlement. Op de ministerraad van 5 november 1930 werd een interministeriële commissie samengesteld, bestaande uit een vertegenwoordiger van premier Jaspar, twee van de minister van Transport (die de spoorwegen onder zijn bevoegdheid had), twee van de minister van Openbare Werken, en een politierechter namens de minister van Justitie. Aanleiding was een interventie van de premier zelf, die verkondigde dat het genoeg was geweest met al die automobielongevallen, en dat er stante pede een herziening van de verkeerswet moest komen.<sup>29</sup> Ook in de Kamer klonken er nu stemmen die het opnamen voor de *meerderheid der burgers*, en de almacht van de automobilisten contesteerden, *une faible minorité des usagers de la route*.<sup>30</sup> In 1933 pakte de minister in de Senaat iets te breed uit met zijn verwezenlijkingen inzake wegen en fietspaden. De socialistische senator Joseph Bologne kreeg het op zijn heupen, en wierp de minister voor de voeten:

Et combien de kilomètres réservez-vous là-dedans pour les piétons. (*On rit.*) On les oublie toujours! Il y en a pour les automobilistes, il y en a pour les cyclistes, mais les piétons ne trouvent plus de place pour circuler en sécurité. [...] Il y en a encore qui marchent, vous savez, et je suis de ceux-là. (*Sourires.*)<sup>31</sup>

In de jaren daarna werd steeds minder gelachen met dit soort interventies. Het socialistische Kamerlid François van Belle vroeg in 1935 om een bomenrij te voorzien tussen de weg en het voetpad, zodat dronken chauffeurs die van de weg afgingen tegen een boom zouden botsen voor ze de kans kregen om een voetganger omver te maaien. Zijn partijgenoot François Fischer vroeg om meer en betere voetpaden, om de arbeiderskinderen te beschermen die te voet naar de school moesten, en meer en betere fietspaden, om de arbeiders te beschermen die over slechte en smalle wegen naar het station fietsten om in *het zwarte land* te gaan werken. Een jaar later, de Vlaams-nationalist Hendrik Ballet, ironisch: "Het schijnt dat nu de voetgangers zeer ongewenste personen zijn, en dat zij op de openbare wegen juist dat gedeelte mogen betreden, waar toevallig geen andere weggebruiker aanwezig is. Men zou afzonderlijke paden moeten aanleggen voor de voetgangers." Maar deze aandacht voor de zwakke weggebruikers betekende niet dat de parlementsleden een anti-automobiele houding aannamen. Er was eveneens aandacht en respect voor de economische weldaden van het nieuwe gemotoriseerde transport. Typerend was de interventie van het socialistische

<sup>28</sup> *La route ou le rail? Le point de vue « piéton »*, Wandre, 1936, *La Revue de l'A.D.I.A.*, juli 1938, p. 209 en maart 1939, p. 76, *Royal Auto*, 15/3/1937, p. 87-88, *Parlementaire Handelingen Kamer*, 15/12/1938, p. 283.

<sup>29</sup> *Notulen van de Belgische ministerraad*, 5/11/1930, p. 7-8.

<sup>30</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 4/2/1932, p. 645-6.

<sup>31</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 12/4/1933, p. 451. Cursivering in origineel.

Kamerlid Émile Schevenels in 1938, die in een en dezelfde adem citeerde uit het tijdschrift van ADIA om de belangen van het commerciële vrachtvervoer te verdedigen, en aandacht vroeg voor fietsers in het verkeer, want “le vélo est le moyen de transport de l'ouvrier.”<sup>32</sup> Maar interventies in het parlement maakten in deze periode minder indruk dan tevoren, en de parlementsleden hadden bovendien het grote probleem dat op zijn minst de twee socialistische ministers van Openbare Werken in deze periode, Hendrik de Man (maart 1935 – mei 1936) en Gust Balthazar (mei 1938 – februari 1939) fervente zelfverklaarde automobielliefhebbers waren.<sup>33</sup>

## 8.2 Wet van 1924

---

Zo de context van het automobilisme veranderd was na de Eerste Wereldoorlog, dan was het probleem van de verkeersongevallen daarmee zeker niet opgelost geraakt, wel integendeel. De verkeersdoden bleven nog altijd even dood, en het bloed stroomde in de jaren 1920 en 1930 alsmaar meer door de straten, helaas in de letterlijke zin. De overheid moest iets doen. In 1909 waren er twee strategieën geweest die min of meer tegen elkaar werden uitgespeeld: enerzijds de aansprakelijkheid, laat de automobilisten opdraaien voor de schade en ze zouden wel bijdraaien; en anderzijds het rijbewijs, zorg ervoor dat enkel goed opgeleide chauffeurs in het verkeer komen, en als er toch doodrijders opduiken neem ze dan hun rijbewijs af. Daarnaast was er ook nog de vervelende kwestie van het vluchtmisdrijf, die door het falen van de Automobilmewet nog steeds niet opgelost was.

De strategie van het rijbewijs genoot de duidelijke voorkeur van de regering. Zoals eerder gesteld waren er eigenlijk twee wegen om een rijbewijs in te voeren. Het kon op administratieve wijze, in de vorm van een door de overheid uitgereikte *rijvergunning*, waarvoor al dan niet een opleiding moest gevolgd worden en een examen afgelegd, en die eventueel ook weer kon worden ingetrokken. Dat kon gebeuren door een reglementsherziening, met koninklijke besluiten, er was in principe geen wet voor nodig, en zo kon de regering lastige discussies in het parlement over het verkeersvraagstuk vermijden. Anderzijds kon ook gewerkt worden met het begrip *recht op besturen*, een recht dat dan eventueel door rechtbanken kon ingetrokken worden. Voor dat laatste was dan weer wel een wetsherziening nodig. In de jaren 1920 werden beide wegen tegelijk gevolgd. In 1924 werd een wet goedgekeurd die de rechtbanken de bevoegdheid gaf om automobilisten in bepaalde gevallen een rijverbod op te leggen. Tegelijk werd een nieuw verkeersreglement van kracht, waarin bepaald

<sup>32</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 28/5/1935, p. 1201 (Van Belle), 17/12/1935, p. 249 (Fischer), 10/12/1936, p. 414-5 (Ballet) en 15/12/1938, p. 284-5 (Schevenels). Zie ook *Parlementaire Handelingen Senaat*, 10/3/1937, p. 1049, *Parlementaire Handelingen Kamer*, 21/12/1938, p. 327 en 334, en 23/12/1938, p. 378.

<sup>33</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 15/12/1938, p. 286.

werd dat een automobilist pas mocht rijden als deze kon bewijzen dat hij of zij een medisch onderzoek had ondergaan en geschikt was bevonden voor het besturen van een gemotoriseerd voertuig, een maatregel die een storm van protest uitlokte in het hele land.

De automobilistenorganisaties waren verdeeld over het rijbewijs. De meeste waren tegen, maar sommigen waren bereid om het te aanvaarden als compromis om de als veel erger ervaren aansprakelijkheidsmaatregelen te vermijden. Dat gebeurde evenwel zonder veel enthousiasme, getuige de verklaring die het bestuur van de Moto Club de Belgique in 1912 liet optekenen:

S'occupant de la question des examens à faire passer aux conducteurs d'automobiles, le Conseil a été unanimement d'avis que si en théorie cet examen s'explique et se justifie, il ne rend aucun avantage en pratique et ne diminuerait aucunement le nombre des accidents.<sup>34</sup>

Dat het rijbewijs tijdens de oorlog werd ingevoerd door de Duitse bezetter, en dat ook nog na de wapenstilstand gedurende een aantal maanden een militaire reispas was vereist om met een automobiël of motorfiets te mogen rijden, droeg begrijpelijkerwijs niet bij aan de populariteit ervan.<sup>35</sup>

Op 17 juni 1920 werd door minister van Landbouw baron Albéric Ruzette een commissie opgericht met als opdracht "d'étudier les mesures à prendre pour que la conduite des automobiles sur la voie publique ne soit confiée qu'à des conducteurs capables." Dat moest concreet gebeuren door de voorwaarden te bepalen voor een *autorisation de conduire* die voortaan vereist zou zijn voor het besturen van een automobiël. De samenstelling van deze officiële commissie, de eerste in een lange rij, was veelzeggend: twee ambtenaren van de administratie van Gemeentewegen,<sup>36</sup> een ambtenaar van de *Service des automobiles*, nog een ambtenaar van het Ministerie van Arbeid, de hoofdcommissaris van de politie van Brussel, en Hansez en De Meuse van de Automobile Club.<sup>37</sup> Geen vertegenwoordigers van Bruggen en Wegen dus, en al evenmin van de Touring Club of de automobiëlindustrie. In deze commissie werd voor het eerst het voorstel neergelegd om een rijbewijs in te voeren *après examen médical et examen sur les connaissances et l'habilité du chauffeur*. Zes van de acht commissieleden, waaronder Hector Colard van de Touring Club die inmiddels aan de commissie was toegevoegd, verwierpen het voorstel echter, met als voornaamste argumenten dat een examen omslachtig en tijdrovend was, en om efficiënt te zijn in feite periodiek zou moeten herhaald worden. Bestaande voorbeelden, zoals in Frankrijk, hadden intussen bewezen dat een rijexamen niet bij machte was om iets te doen aan de stijgende aantallen verkeersongevallen. Het bestaande verkeersreglement moest volstaan. Dit vermeldde reeds in zijn artikel 5 dat automobilisten steeds in staat moesten zijn om een voertuig te besturen. De commissie stelde

<sup>34</sup> *Automobile-Aviation*, 14/11/1912, p. 1157.

<sup>35</sup> *Gesetz- und Verordnungsblatt für die okkupierten Gebiete Belgiens*, 3/6/1915, p. 645-654, *Belgisch Staatsblad*, 4/1/1919, p. 38.

<sup>36</sup> Wanneer Landbouw en Openbare Werken als twee afzonderlijke ministeries bestonden werd de bevoegdheid over het verkeersreglement bij Landbouw geplaatst. Dat verklaart waarom ambtenaren van Gemeentewegen (dat bij Landbouw zat) in de commissie zetelden, en niet van Bruggen en Wegen (dat bij Openbare Werken zat).

<sup>37</sup> *L'Automobile*, 26/6/1920, p. 3. Dit ministerieel besluit kon ik niet terugvinden in het Staatsblad.

nu voor om dit uit te breiden met “présenter les qualités physiques requises et posséder les connaissances et l'habileté nécessaires.”

Est donc coupable celui qui se met à conduire une auto, sur la voie publique, lorsqu'il est en état d'ébriété, ou ne voit pas bien, ou est atteint de surdité, ou ne peut dominer ses nerfs, ou est sujet à des crises d'épilepsie ou à d'autres infirmités qui peuvent le mettre en danger d'accident. Est coupable aussi celui qui n'a pas fait un apprentissage suffisant et ne possède pas à fond le règlement sur le roulage.<sup>38</sup>

Deze medicalisering van het ongevallenvraagstuk kwam overgewaaid uit Frankrijk, waar reeds in 1913 een wetsvoorstel was ingediend waarin sprake was van een *examen médical*.<sup>39</sup>

Na de mislukte poging om het rijbewijs door middel van een commissie in te voeren, deed minister Ruzette een jaar later een nieuwe poging. Op 13 augustus 1921 werd een nieuwe commissie opgericht, ditmaal met als opdracht een globale herziening van het verkeersreglement, om dit aan te passen aan de snel evoluerende verkeerssituatie. De samenstelling was ongeveer dezelfde als de vorige commissie, opnieuw onder leiding van de administratie van Gemeentewegen dus, maar nu uitgebreid met vertegenwoordigers van Bruggen en Wegen. De Automobile Club en de Touring Club vertegenwoordigden opnieuw de automobilisten. De invoering van een rijbewijs stond aanvankelijk op de agenda, maar dat duurde niet lang. Vanaf de tweede bijeenkomst begon, op instigatie van Colard van de Touring Club, een discussie over de snelheidsbeperkingen, die nog maar net in het nieuwe Franse verkeersreglement waren afgeschaft. Het eindigde ermee dat de commissie, in plaats van een rijbewijs in te voeren, officieel voorstelde om geen algemene snelheidsbeperkingen meer op te nemen in het verkeersreglement. De commissie vervolgde haar werkzaamheden tot begin 1923. In april 1923 verklaarde minister Ruzette aan *Le Soir* dat een rijbewijs geen ander effect zou hebben “que de faire taquiner inutilement les gens auxquels sans cesse on pourrait réclamer la production de leur permis.” Bovendien zegde een examen niets over *le sang-froid nécessaire en cas d'accident*, en zag de minister het niet zitten om nog maar eens de administratie te belasten en *une encombrante paperasserie* in het leven te roepen.<sup>40</sup>

Maar de voorstanders van een rijbewijs gaven het niet zo snel op. Op 27 december 1922 legde de socialistische senator Jules Seeliger een wetsvoorstel neer dat het door de commissie weggestemde voorstel om een medisch onderzoek en een praktische rijproef verplicht op te leggen toch weer voorzag. Minister Ruzette moest nu wel reageren, maar kon moeilijk uitpakken met het voorstel tot herziening van het verkeersreglement, aangezien daarin geen rijbewijs was voorzien. Als alternatief werd teruggегrepen naar een oud voorstel uit 1909, de ontzetting uit het recht tot besturen door het gerecht, dat toen door de regering werd

<sup>38</sup> *Bulletin officiel du Royal Automobile Club de Belgique*, 1/1/1921, p. 21. *Belgisch Staatsblad*, 16/5/1914, p. 2991.

<sup>39</sup> *Automobile-Aviation*, 4/12/1913, p. 1183.

<sup>40</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 1/10/1921, p. 454, 1/11/1921, p. 499, 15/11/1921, p. 524, 1/1/1922, p. 16, 15/1/1922, p. 46, 1/2/1922, p. 68 en 15/4/1923, p. 189, *Bulletin officiel du Royal Automobile Club de Belgique*, 5/10/1921, p. 274, 5/10/1921, p. 282, 20/2/1922, p. 77, 20/12/1922, p. 786-790, 10/1/1923, p. 32-35, 10/2/1923, p. 27, 25/2/1923, p. 14-16, 10/3/1923, p. 19-20 en 10/4/1923, p. 6-8, *L'Automobile belge*, 27/5/1922, p. 5 en 3/6/1922, p. 5.

gesteund. In januari 1923 verklaarde de minister aan *Le Soir* dat hij dacht aan een rijbewijs in de vorm van een kaart die een bestuurder altijd zou moeten bij zich hebben en die in geval van overtreding zou kunnen ingetrokken worden.<sup>41</sup> Op 13 maart 1923 legde minister Ruzette zijn eigen wetsontwerp voor aan de Senaat. Dit voorzag dat rechtbanken bij veroordelingen wegens verkeersovertredingen of het veroorzaken van een verkeersongeval als bijkomende strafmaatregel een rijverbod konden opleggen. Dat kon in drie gevallen: indien er gewonden of doden waren gevallen ; indien een veroordeling voor de derde maal in drie jaar werd uitgesproken ; of indien de bestuurder dronken was geweest. Het rijverbod kon maximaal zes maanden gelden, maar indien er zwaargewonden of erger waren gevallen kon het levenslang worden opgelegd. Daarnaast voorzag het wetsontwerp dat rechtbanken verplicht zouden zijn om een rijverbod op te leggen indien vastgesteld werd dat de veroordeelde fysiek onbekwaam was om een voertuig te besturen. Het wetsontwerp voorzag geen afzonderlijke kaart die als rijbewijs of rijvergunning zou gelden, daarentegen werd bepaald dat melding van een rijverbod zou gemaakt worden op de identiteitskaart die door het koninklijk besluit van 6 februari 1919 was ingevoerd. Voor wie het rijverbod overtrad werden strenge straffen voorzien, onder meer gevangenisstraf en confiscatie van de automobiel.<sup>42</sup>

Op de ministerraad werd gevraagd om aan het wetsontwerp het vluchtmisdrijf toe te voegen, dat gebeurde in het rapport van de Senaatscommissie van juni 1923. Een bestuurder van een voertuig dat betrokken was bij een ongeval die op de vlucht sloeg vooraleer de nodige vaststellingen konden worden gedaan kon hiervoor gestraft worden met maximaal twee maanden gevangenis en eventueel een rijverbod van zes maanden. De minimumstraf was echter opmerkelijk laag: honderd frank boete. Niet verwonderlijk verwierp de Senaatscommissie ook het wetsvoorstel Seeliger, met dezelfde argumenten als deze waarmee de verkeerscommissie het idee van een medisch onderzoek annex rijproef al eerder had afgewezen, argumenten die – zoals Seeliger later opmerkte in de Senaat – ook opgenomen waren in een brief die de Touring Club aan de senatoren had gestuurd.<sup>43</sup>

De minister ondervond weinig weerstand in de Senaat. Enkel Seeliger spartelde tegen en drong aan om naast het rijverbod ook de rijproef en het medisch onderzoek op te leggen, maar de Senaat stemde dit weg. De voorzitter van de Automobile Club, senator hertog Robert d'Ursel mengde zich uitdrukkelijk in het debat, maar kantte zich in het geheel niet tegen het wetsontwerp. Wel trachtte hij het te verzachten door in een amendement te vragen dat de bepaling dat een rijverbod zou kunnen opgelegd worden na drie veroordelingen voor verkeersovertredingen in drie jaar zou worden geschrapt. Rijden zonder licht of parkeerboetes zouden dan immers ook een rijverbod kunnen meebrengen. Dat werd per amendement

<sup>41</sup> *Parlementaire Stukken Senaat*, 12/6/1923, nr. 160, p. 469, *L'Automobile belge*, 14/1/1923, p. 8.

<sup>42</sup> *Parlementaire Stukken Senaat*, 13/3/1923, nr. 101, p. 291-3.

<sup>43</sup> *Notulen van de Belgische ministerraad*, 13/3/1923, p. 8 en 10/4/1923, p. 9-10, *Parlementaire Stukken Senaat*, 12/6/1923, nr. 160, p. 469-70.



gewijzigd in die zin dat enkel nog overdreven snelheid zou meetellen, wat algemeen werd erkend als de voornaamste oorzaak van verkeersongevallen. Hertog d'Ursel ging voor het overige bepaald amicaal om met de minister, zo verhaalde hij van op het spreekgestoelte hoe hij eens een snelheidsboete had kunnen ontlopen door bij de minister langs te lopen, die meteen de bewuste agent persoonlijk had ontboden en hem zijn fout had laten bekennen.<sup>44</sup>

De stemming in de Senaat was unaniem, op d'Ursel en twee medestanders na, die zich onthielden omdat ze de voorziene strafbepalingen toch nog te streng vonden. Daarna was het bang afwachten of de Kamer de bespreking zou willen opnemen. Dat duurde erg lang, maar bijna een jaar later, in juni 1924, werd het debat ook hier geopend, en vrijwel meteen weer gesloten wegens gebrek aan sprekers. Het wetsontwerp werd daarop ook in de Kamer unaniem goedgekeurd. Op 30 augustus 1924 verscheen de wet in het Staatsblad. Het was de eerste keer in een kwarteeuw tijd dat een voorgestelde herziening van de Verkeerswet het ook effectief haalde.<sup>45</sup> Voortaan konden rechters een rijverbod opleggen, ook voor dronkenschap achter het stuur, en konden vluchtmisdrijven bestraft worden.

De reacties bij de automobilistenorganisaties waren gemengd. De Automobile Club erkende dat bij zware fouten of manifeste onbekwaamheid tot besturen de voorgestelde maatregelen gerechtigd waren. Bovendien waardeerde de automobiellclub het dat het rijverbod niet enkel gold voor automobielen, maar voor alle soorten voertuigen. Anderzijds werd het als exorbitant ervaren dat mensen die beroepsmatig op een voertuig waren aangewezen voor iets banaals als een verkeersovertreding hun broodwinning konden kwijtspelen, en dat simpele politierechters levenslange straffen zouden kunnen uitspreken. De Automobile Club sprak dan ook bitter van een *loi punitive*.<sup>46</sup> Charles Duvivier van de Touring Club nam prompt deze benaming over, en oordeelde negatief over de wet. Hoewel de wet gold voor alle voertuigen zag hij het nog niet zo snel gebeuren dat een voerman of een fietser een rijverbod zouden opgelegd krijgen. Het zou er wel weer op neerkomen dat de automobilist, die nu eenmaal altijd de schuld kreeg, nog maar eens een bestraffing erbij kreeg. Alleen het vluchtmisdrijf kon bij Duvivier op enig begrip rekenen, maar zelfs daarbij merkte hij op dat dit in sommige streken wel eens zou kunnen leiden tot lynchpartijen.<sup>47</sup> Ook de Vlaamse Automobilistenbond vond het een wijze maatregel, in sommige gevallen noodzakelijk, maar van toepassing op te veel en te lichte gevallen.<sup>48</sup>

<sup>44</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 11/7/1911, p. 1173-85.

<sup>45</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 17/7/1923, p. 1195-6, 12/6/1924, p. 1492, 25/7/1924, p. 2255-6 en 29/7/1924, p. 2263, *Parlementaire Stukken Kamer*, 7/5/1924, nr. 229, *Belgisch Staatsblad*, 30/8/1924, p. 4374-5. Graaf Pierre de Liedekerke was de enige spreker van betekenis in het debat. Dit Kamerlid was familie van Jacques de Liedekerke, voorzitter van het directiecomité van de Automobile Club en voorzitter van de Chambre Syndicale des Constructeurs.

<sup>46</sup> *Bulletin officiel du Royal Automobile Club de Belgique*, 10/4/1923, p. 13.

<sup>47</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 15/10/1923, p. 478-9.

<sup>48</sup> *Auto- en Motorleven*, maart 1930, p. 22-3.

Deze nogal lauwe reactie stond in volkomen contrast met wat het besluit teweegbracht dat een goede twee maanden na de wet op het rijverbod verscheen. Het koninklijk besluit van 1 november 1924 voerde een nieuw, herzien verkeersreglement in. De bepalingen in artikel 3, dat de snelheid regelde, waren niet langer gesteld in termen van aantal kilometers per uur, maar spraken over een snelheid “welke gevaarlijk is voor het publiek of hinderend voor het verkeer,” hetgeen sloeg op zowel te snel als te traag verkeer. De algemene snelheidsbeperking was dus verdwenen (wel konden lokale besturen nog plaatselijke snelheidsbeperkingen opleggen door middel van verkeersborden). Dat was een enorme overwinning voor de automobilist, van hem werd enkel nog geëist “voortdurend van zijne snelheid meester blijven.”<sup>49</sup>

Maar het gejuich verstomde snel bij het verder lezen. Aangekomen bij artikel 5 moeten ze bij de automobilistenorganisaties wel zo een beetje van hun stoel gevallen zijn. Drie jaar lang hadden ze in een officiële commissie geduldig, vergadering na vergadering en regeltje na regeltje het hele reglement herschreven, in nauwe overeenstemming met de verantwoordelijke ambtenaren. Natuurlijk, het medisch onderzoek was wel degelijk ter sprake gekomen — dat kon ook moeilijk anders gezien het geanimeerde debat daarover dat in die periode in Frankrijk aan de gang was — maar het was netjes en met grote meerderheid bij stemming afgewezen. En wat stond er nu in het Staatsblad afgedrukt, volkomen onverwachts?

Als minimum van lichamelijke geschiktheid vereischt tot het geleiden van een voertuig op den openbaren weg, wordt beschouwd de afwezigheid der volgende gebreken :

- a) Verlies van het gezicht langs eenen kant ;
- b) Gezicht, ten minste langs eene zijde, beneden de 2/3 van het normaal gezicht zonder glazen of de 10/10 met verbeterende glazen ;
- c) verlies of merkelijke vermindering van het gehoor aan beide kanten ;
- d) lichamelijke gebreken welke aanzienlijk de werking der voortbewegingsorganen belemmeren of het zenuwstelsel benadeelen, onder andere de vallende ziekte.

Elke geleider van een motorvoertuig moet drager zijn van een getuigschrift vermeldend dat bij een geneeskundig onderzoek, waaraan hij werd onderworpen tot het bekomen van dit getuigschrift, geen enkel der hiervoren genoemde gebreken bij hem werd ontdekt [...].<sup>50</sup>

Dat was een onaangename verrassing voor de automobilistenorganisaties. Zeker, de verkeerscommissie van 1921-1923 had een aanbeveling gedaan om het verkeersreglement uit te breiden met bepalingen die eisten dat bestuurders vrij zouden zijn van ernstige lichamelijke gebreken zoals slecht zicht of gehoor, maar dat was in algemene termen gesteld geweest. De tekst die nu van kracht zou worden was klaarblijkelijk onder handen genomen door medici, de eisen waren veel verregaander en vereisten een concreet medisch onderzoek — precies wat de verkeerscommissie had weggestemd. En oh horreur, als bewijs van dat onderzoek moest de bestuurder permanent een medisch attest bijhebben, ziedaar het rijbewijs dat langs een achterdeur in de wet kwam binnengeslopen.

<sup>49</sup> *Belgisch Staatsblad*, 9/11/1924, p. 5552.

<sup>50</sup> *Ibidem*.

De reacties kwamen maar traag op gang. *Mon Auto* was als enige automobiëlblad voorstander van het medisch onderzoek, en omschreef het al in oktober 1924 als “réclamée depuis longtemps et sera particulièrement bien accueillie.” De Touring Club reageerde neutraal over het medisch onderzoek: sommigen waren tegen, sommigen voor. Ook de Automobile Club reageerde aanvankelijk nauwelijks, in januari 1925 werden de nieuwe regels aan de lezer uiteengezet. De enige bedenking was dat de medische wereld de nieuwe maatregel warm onthaalde omdat er zomaar even honderdduizend medische getuigschriften moesten afgeleverd worden vóór 10 februari.<sup>51</sup>

De datum van invoegetredeing was inderdaad 10 februari 1925, en voor een reglement dat pas twee maanden daarvoor in het Staatsblad was verschenen was dat kort dag. Immers, er waren nogal wat bepalingen gewijzigd, en de lokale verkeersreglementen mochten hiermee niet in strijd zijn en moesten dus ook aangepast worden. Brussel geraakte niet op tijd klaar met zijn nieuwe politiereglement (dit verscheen pas op 2 maart), en dus werd de invoegetredeing verdaagd van februari naar juni.<sup>52</sup>

Daar waar het bestuur van de Automobile Club nog vrij gematigd reageerde op de invoering van het medisch onderzoek, dan dacht de secretaris van de Automobile Club, Paul d'Aoust, daar anders over. Op 10 februari begon d'Aoust zijn oorlog in een vlammend artikel onder de titel *Vae Victis – L'inutile cruauté de l'article 5*. In een reeks artikels viel hij, bijgestaan door advocaat Thiéry, telkens weer de nieuwe maatregel aan. Een reeks getuigenissen werd daarbij gepresenteerd, van medici die vonden dat het artikel te weinig wetenschappelijk was opgesteld, tot gebruikers met lichte visuele afwijkingen die van zichzelf vonden dat ze nog perfect konden met de automobiërl rijden en zo hun gezin een weekend in de gezonde natuur gunnen.<sup>53</sup>

D'Aoust gaf ook wat meer details over de ontstaansgeschiedenis van het artikel. In het voorstel van de oorspronkelijke verkeerscommissie van 1921-1922 was de maatregel niet opgenomen, maar in 1923 was haar opdracht doorgegeven aan een ander orgaan, de subcommissie Verkeer van de wegencommissie. De ontwerp tekst die aan de nieuwe commissie werd voorgelegd bevatte reeds een eerste versie van de maatregel, klaarblijkelijk overgenomen van de aanwervingsvoorwaarden van treinmecaniciëns. Deze eerste versie verschilde in aanzienlijke mate van wat later in het Staatsblad verscheen. Er werden nog meer medische gronden opgesomd op basis waarvan een persoon van het stuur kon worden weggehouden: dronkenschap, onder invloed zijn van morfine, cocaïne of andere drugs ; daltonisme (kleurzienstoornissen) ; en hartstoornissen en hartziekten, “ou d'autres lésions empêchant de conduire aisément le véhicule.” Bovendien werd de verplichting om een medisch attest bij zich

<sup>51</sup> *Mon Auto*, 10/1924, p. 93, *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 1/3/1925, p. 111-2, *Bulletin officiel du Royal Automobile Club de Belgique*, 10/1/1925, p. 10.

<sup>52</sup> *Belgisch Staatsblad*, 2-3/2/1925, p. 479-80, *Bulletin communal de la Ville de Bruxelles*, 2/3/1925, p. 364-70 en 389-410, *De Auto Practijk*, 3/1925, p. 48.

<sup>53</sup> *Bulletin officiel du Royal Automobile Club de Belgique*, 10/2/1925, p. 19-20 en 28.

te hebben geëist, niet enkel van automobielbestuurders, maar van elke bestuurder van een voertuig!

Paul d'Aoust was de vertegenwoordiger van de Automobile Club in de nieuwe overlegcommissie, maar het bewuste artikel 5 was in de besprekingen van de afzonderlijke artikels niet aan bod gekomen. Uiteindelijk werd op het einde een globale tekst goedgekeurd, met inbegrip van artikel 5, maar tegen dan was d'Aoust al uit de commissie gestapt wegens een meningsverschil over een ander artikel, en niemand van de overige commissieleden merkte de medische bepalingen op. Schuld bewust had d'Aoust dan aangedrongen bij de minister op een persoonlijk onderhoud, hetgeen hem werd toegestaan, en met succes. Na het hartstochtelijke pleidooi van d'Aoust tegen de bepalingen in artikel 5 gaf de minister opdracht aan enkele artsen om het artikel te herschrijven. Er werd dus nog te elfder ure gesleuteld aan het verkeersreglement, maar het mocht niet meer baten, ook de herschreven bepalingen waren *une atteinte à la liberté personnelle* in de woorden van d'Aoust, "un œuf pondu par une mouche dans un quartier de viande et qui gâte tout le morceau."<sup>54</sup>

Het argument dat door d'Aoust van bij de aanvang werd uitgespeeld was dat van de oorlogsinvaliden. Hun leed lag in 1924 nog vers in het geheugen en kon op veel mededogen rekenen bij een aanzienlijk deel van de bevolking, en een minister kon dit niet zomaar naast zich neerleggen. De invaliden hadden hun gezondheid geofferd voor het vaderland, en nu zou de maatschappij hun verbieden om in een karig levensonderhoud te voorzien als chauffeur, omdat ze maar één oog meer hadden, of door het leven moesten met een arm- of beenprothese? Dit argument kreeg veel gehoor. Tijdens een parlementaire interpellatie over het nieuwe verkeersreglement vroeg de liberale volksvertegenwoordiger Julien Pierco uitdrukkelijk om een uitzondering te maken voor degenen die een oog hadden verloren tijdens de oorlog. De minister was weigerachtig, wat als er dan in dat andere oog een vliegje of een stofje kwam tijdens het rijden?<sup>55</sup>

Op 13 maart 1925 verspreidde het Œuvre nationale des Invalides de Guerre een perscommuniqué tegen het medisch onderzoek. Haar Prothesecommissie wees erop dat de aandoeeningen die door artikel werden geïmagineerd niet altijd een belemmering voor het rijden vormden, en dat vele voertuigen die door oorlogsinvaliden werden gebruikt bijzondere voorzieningen hadden om fysieke tekortkomingen op te vangen. Daarom eiste ze een vertegenwoordiger in een nieuw op te richten commissie om de nieuwe maatregel te herzien. Nog veel zwaarwegender was de unanieme beslissing van de Union Nationale des Officiers Invalides de la Guerre in haar bijeenkomst van 14 maart 1925 om verzet aan te tekenen tegen het verbod voor oorlogsinvaliden om voertuigen te besturen, met de verontwaardigde opmerking daarbij:

<sup>54</sup> *Bulletin officiel du Royal Automobile Club de Belgique*, 10/4/1925, p. 13-16.

<sup>55</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 24/2/1925, p. 702-3.

Si la sécurité publique exige que le certificat soit refusé aux toxicomanes, alcooliques et autres, dont les facultés d'attention et de jugement sont altérées, dont l'action des réflexes est ralentie, il y a lieu de s'étonner qu'on prive du certificat les invalides dont la fréquentation du danger pendant la guerre a augmenté le sang-froid et la promptitude du jugement [...].<sup>56</sup>

Dat deed de deur dicht, minister Ruzette trok zijn staart in. Op 22 mei 1925, vlak voor het nieuwe verkeersreglement van kracht zou worden, verscheen een koninklijk besluit waarmee enkele wijzigingen werden aangebracht in reglement. De bepalingen rond het medische onderzoek en het medisch attest werden integraal geschrapt. Alweer had de Automobile Club een veldslag gewonnen.<sup>57</sup>

Toch bleef het medisch onderzoek in de geesten hangen in de loop van de tussenoorlogse periode. Vooral vanuit medische hoek werd erop aangedrongen. In 1928 benoemde de Académie de Médecine een commissie die een voorstel moest uitwerken voor een lijst van fysieke en medische vereisten voor chauffeurs.<sup>58</sup> In het begin van de jaren 1930 pleitten dokter Paul Sollier en José Drabs, van de *Ecole d'ergologie* verbonden aan het Institut des hautes études de Belgique, in een reeks opgemerkte publicaties voor een *psychotechnische* proef waaraan kandidaat-chauffeurs zouden moeten onderworpen worden. Zeker niet alle automobilistenorganisaties waren hier tegen. De Vlaamse Automobilistenbond was voorstander, zelfs van een periodiek herhaald medisch onderzoek, al betekende dit dat in België gemiddeld per dag drieduizend automobilisten zouden moeten onderzocht worden. Ook in de hoek van de beroepsverenigingen van professionele chauffeurs was men eerder voorstander. Het oorspronkelijke voorstel voor een medisch onderzoek in de verkeerscommissie in 1921 was naar eigen zeggen afkomstig geweest van de Fédération des Conducteurs d'Automobiles de Belgique, de beroepsvereniging van chauffeurs in loondienst. Het Syndicat du Véhicule Automobile Industriel stond op zijn beurt niet vijandig tegen de hogervermelde psychotechnische proef.<sup>59</sup>

Het was dan ook in de professionele sector dat het medische onderzoek gereanimeerd werd. Het koninklijk besluit van 17 september 1936 over de *sélection et surveillance médicale des chauffeurs* voerde voor buschauffeurs de medische procedure in waar de wetgever al van begin de jaren 1920 aan wilde. Elke kandidaat-buschauffeur moest over een rijbewijs beschikken, dat verkregen werd na een geneeskundige *keuring* door de Gezondheidsdienst van het ministerie. De toekomstige bestuurder moest aan volgende medische voorwaarden voldoen: voldoende gezond en krachtig ; gaaf zenuwstelsel ; geen gewoonte van dronkenschap ; normaal gehoor ; voldoende gezichtsscherpte, desnoods met bril ; en geen kleurenblindheid. Bovendien werd de aanvrager onderworpen aan een psychotechnische proef. Dit onderzoek moest elke vijf jaar herhaald worden, of vroeger als er een ongeval was geweest.

<sup>56</sup> *L'Automobile belge*, 10/4/1925, p. 12, *Bulletin officiel du Royal Automobile Club de Belgique*, 10/4/1925, p. 13.

<sup>57</sup> *Belgisch Staatsblad*, 30/5/1925, p. 2969-71.

<sup>58</sup> *L'Automobile belge*, 5/7/1928, p. 437 en 5/1/1929, p. 3-4.

<sup>59</sup> Paul Sollier & José Drabs, *La psychotechnique. Introduction à une technique du facteur humain dans le travail*, Bruxelles | Parijs, 1935, *Auto- en Motorleven*, maart 1932, p. 40-2, *La Route belge*, februari 1930, p. 11, *Le Véhicule Industriel*, mei 1931, p. 7-9.

Op basis van het gezondheidsdossier dat na de keuring werd gemaakt besliste de bevoegde overheid of het rijbewijs al dan niet werd toegekend. Op deze wijze fungeerde het openbaar en beroepsvervoer als laboratorium voor de verkeerswetgeving. Op het einde van de jaren 1930 was voor beroepschauffeurs in de meeste landen een of andere vorm van keuring ingevoerd.<sup>60</sup>

### 8.3 Rapport Hans

---

Na de wet op het rijverbod van 1924 en het afwijzen van het medisch onderzoek in 1925 werd het wat stiller op het vlak van de verkeerswetgeving. In de jaren 1930 laaide het debat opnieuw op, elk jaar werd er wel ten minste één nieuw voorstel op tafel gelegd.

Fernand Demets beet de spits af in 1930. Hij legde in de Senaat een wetsvoorstel neer dat nog maar eens het rijbewijs wilde invoeren. Maar ditmaal op een erg bescheiden wijze, op eenvoudige schriftelijke verklaring zou een automobilist een kaart kunnen afhalen op het gemeentehuis die als rijbewijs zou gelden, zonder examen, rijproef of medisch onderzoek, een systeem dat al langer in voege was in Groot-Brittannië. Demets was dan ook iemand die zelf actief was in de automobiellindustrie, als hoofd van de Belgische Shell-afdeling was hij een van de belangrijkste olie-importeurs van België. Hij ging ervan uit dat door de wet van 1924 op het rijverbod er in feite al een rijbewijs bestond, in de vorm van een rijvergunning die kon ingetrokken worden. Maar dat was virtueel, met de invoering van een kaart als rijbewijs wilde Demets de bestuurders iets tastbaars in handen te geven, waarvan ze zouden weten dat ze het konden verliezen.<sup>61</sup>

Demets stelde zijn maatregel voor als een reactie op het grote aantal verkeersongevallen. Daarnaast sprak hij ook zijn vertrouwen uit in de herziening van het verkeersreglement, en in *verplichte en zorgvuldig voorbereide lessen over de gevaren van den weg en van de straat*, voor te schrijven door het Ministerie van Kunsten en Wetenschappen. Hij pleitte ook voor de oprichting van een *Dienst van de Veiligheid op den Weg*, onder wiens bevoegdheid een verkeerspolitie zou moeten georganiseerd worden, in de vorm van ploegen van rijkswachters die in snelle wagens op de wegen zouden patrouilleren. Ten slotte vroeg hij om een technische controle voor automobielen, zeker voor de vrachtwagens. Maar geen enkele van deze ideeën werd omgezet in voorstellen, het leek er dan ook sterk op dat Demets met zijn wetsvoorstel evenzeer de tegenstanders van de automobiel het gras voor de voeten wilde wegmaaien als de veiligheid op de weg bevorderen.

<sup>60</sup> *Mon Auto*, 2-3/1939, p. 84.

<sup>61</sup> *Parlementaire Stukken Senaat*, 11/11/1930, nr. 8, p. 1-7. Maar zie ook de visie van Alfons Persijn, het latere eerste hoofd van de Dienst van het Wegverkeer, in het ledenblad van de Vlaamse Toeristenbond, die consequent tegen een rijbewijs bleef pleiten (*Toerisme*, 15/5/1931, p. 290-2).

Niet verwonderlijk dus dat de automobilistenorganisaties zich niet meteen kantten tegen het wetsvoorstel, hoewel het heilige huisje van het rijbewijs dreigde te sneuvelen.<sup>62</sup> Maar dat veranderde grondig toen de socialistische senator Jules Hans het jaar daarop het verslag van de Senaatscommissie inleverde op het voorstel Demets. Het commissierapport telde 65 bladzijden, hernam de bepalingen van het voorstel Demets op het rijbewijs, maar breidde deze sterk uit, en voegde zo maar even zes extra hoofdstukken hieraan toe. In niet minder dan 85 artikels werd een volledig nieuw ontwerp voorgesteld voor het verkeersreglement. Dat dit volgens de Verkeerswet van 1899 in wezen een regeringsbevoegdheid was, die niet aan de Senaat toekwam, deerde Hans niet. Er waren buitenlandse voorbeelden genoeg waarbij verkeersregels in wetten waren vastgelegd. Bovendien moest de administratie dan maar wat beter haar best doen.

[N]ous y sommes forcés par l'inertie de l'administration des travaux publics, qui malgré les vœux exprimés par la Commission permanente de la circulation, malgré l'insistance de nombreux parlementaires, ne veut pas tenir compte des exigences de la circulation routière et s'est refusée jusqu'ici à toute initiative.<sup>63</sup>

Hans wees op de ernst van de situatie inzake verkeersongevallen, vergeleek deze met het buitenland (Groot-Brittannië, Frankrijk, V.S.) en stelde dat België achterop liep door een in ernstige mate tekortschietend verkeersbeleid. Hij somde op wat er allemaal ontbrak in de Belgische verkeerswetgeving: geen controle van de bestuurders ; geen controle van de voertuigen ; geen lijst van de voertuigen, enkel van de nummerplaatbezitters ; een statistiek van verkeersongevallen die drie jaar achterliep ; onduidelijke wegsignalisatie buiten de grote agglomeraties ; geen verkeerspolitie ; geen waarborg voor de verzekering ; verouderde en overdreven beperkingen op het vrachtvervoer. Om hieraan te verhelpen stelde de Senaatscommissie een reeks maatregelen voor, waarvan sommige sterk vernieuwend waren: invoeren van een rijbewijs ter controle van de bestuurders, met de mogelijkheid om een medische en een technische proef in te voeren ; stringente technische eisen inzake veiligheid en voorzieningen voor de voertuigen, alsook een controle voor vrachtwagens (*keuring*), en conformiteitseisen voor alle voertuigen ; inrichten van het verkeer op meer rationele grondslagen, met invoering van een volledig en uniforme wegsignalisatie, een verkeerspolitie, een volledige ongefallenstatistiek, en nieuwe voorrangsregels ; invoeren van een verplichte verzekering om slachtoffers van ongevallen te vergoeden. Nadat er aldus voldoende waarborgen zouden gekomen zijn voor de veiligheid, kon het verkeer ontlast worden van sommige verouderde regels inzake gewicht, snelheid, enzovoort.<sup>64</sup>

Het rapport Hans was niet minder dan een oorlogsverklaring aan de minister en zijn administratie. Dat weerhield de Senaat er echter niet van om het wetsvoorstel Demets en het bijhorende commissierapport in behandeling te nemen op 8 december 1931. Meteen vroeg

<sup>62</sup> *La Route belge*, 2/1931, p. 3.

<sup>63</sup> *Parlementaire Stukken Senaat*, 15/7/1931, nr. 200, p. 23.

<sup>64</sup> *Idem*, p. 6-7.

de regering om uitstel, waarbij een goede verstaander uit de bewoordingen van minister van Openbare Werken Jules Van Canegem kon afleiden dat deze het voorstel afschoot. Algemeen protest, Hans verklaarde tegen de minister: “Je sais qu'il y a derrière vous le Royal Automobile Club qui règne en maître.”<sup>65</sup> Onder meer de liberale senator Maurice Lippens sprong hem bij. De regering en haar administratie hadden werkelijk te lang getalmd om iets te doen aan het levensbedreigende probleem van het moderne verkeer en de talrijke slachtoffers ervan, dit terwijl bijna alle omliggende landen de jongste maanden en jaren beleidsmaatregelen hadden getroffen. Er lagen genoeg voorstellen op tafel, in binnen- en buitenland, en de Senaatscommissie had een overzicht gemaakt van alles wat diende gerealiseerd te worden. Lippens wierp de minister voor de voeten: “Si le gouvernement est incapable de prendre les mesures nécessaires, le parlement se substitue à lui.”

Y a-t-il un seul procès-verbal dressé contre ceux qui roulent sur nos routes avec des véhicules d'un gabarit exagéré? Est-ce qu'on dresse des procès-verbaux pour des excès de vitesse des poids lourds? (*Signe affirmatif de M. le ministre.*) Vous dites oui, monsieur le ministre ; moi, je dis non! J'ai été dans la cuisine comme vous! (*Rires et exclamations.*) Je sais très bien que, notamment, quand j'avais à m'occuper du service des autobus, personne ne voulait dresser des procès-verbaux. Lorsque j'ai voulu intervenir personnellement, votre administration m'a répondu : Cela ne vous regarde pas!<sup>66</sup>

Lippens was tot zes maanden daarvoor minister van Transport geweest in de katholiek-liberale coalitie waartegen hij zich nu zo scherp keerde, ter verdediging van een rapport van een verslaggever die tot de socialistische oppositie behoorde. Maar het rapport was eveneens ondertekend door de liberale senator en commissievoorzitter baron Pol Boël. Het was niet louter een politieke kwestie van oppositie versus regering, de zaak zat dieper, en net als in 1909 lieten de senatoren zich niet tegenhouden.<sup>67</sup>

De Senaat aanvaardde een uitstel van twee maanden. In de tussentijd maakte Jules Hans een nieuw rapport, aangepast aan de opmerkingen van de regering. De Senaatscommissie werd uitgebreid met een aantal topambtenaren, en er kwam een deal tot stand. Het Senaatsrapport zou zich beperken tot een herziening van de Verkeerswet van 1899 en de aanvullende wet uit 1924. Alle materie die te maken had met het verkeersreglement zou enkel in algemene termen in het Senaatsvoorstel worden opgenomen, en verder worden uitgewerkt in een aantal koninklijke besluiten. De regering verbond er zich toe om zo snel mogelijk deze besluiten te publiceren. De Senaatscommissie zette dus allerminst een stap achteruit. Integendeel, de ambities werden nog bijgescherpt. De inzet was nu niets minder dan een nieuwe Verkeerswet en een volledig nieuw verkeersreglement! Bovendien bevatte het tweede rapport Hans nog maar eens een aantal vernieuwende maatregelen, zoals de uitbreiding van het werkterrein van de Verkeerswet van *voertuigen* naar *verkeer* (*circulation routière*), waardoor de regering wettelijk nu ook verkeerseisen kon opleggen aan voetgangers ; en een regeling

<sup>65</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 8/12/1931, p. 162.

<sup>66</sup> *Idem*, p. 163.

<sup>67</sup> Rapporteur Hans verklaarde uitdrukkelijk dat hij de strijd van Magonne van 1909 met zijn voorstellen opnieuw opnam en verder zette (*Parlementaire Handelingen Senaat*, 8/12/1931, p. 162).



waarbij een verkeersboete onmiddellijk ter plaatse kon betaald worden aan de politie, waardoor de overtreder aan gerechtelijke vervolging ontsnapte.<sup>68</sup>

Het Senaatsdebat vond plaats in februari 1932. D'Ursel bekritiseerde formeel de gang van zaken: de Senaat moest een nieuwe verkeersaanpak goedkeuren die evenwel maar voor de helft in het wetsvoorstel was opgenomen, en voor de andere helft door middel van koninklijke besluiten zou gerealiseerd worden waar de Senaat zicht noch controle op had. Maar verder had de voorzitter van de Automobile Club opvallend weinig bezwaren: traditiegetrouw kantte hij zich tegen het rijbewijs, maar bijvoorbeeld de verplichte verzekering kon op zijn goedkeuring rekenen.<sup>69</sup> De initiatiefnemers, Boël, Hans en Demets, gaven wat achtergrondinformatie. De voorgestelde globale hervorming mocht beschouwd worden als een samenvatting van de verschillende maatregelen die recent in het buitenland waren genomen, vooral de Britse Road Traffic Act van 1930 had hierbij als voorbeeld gediend.<sup>70</sup> Het medisch onderzoek was opgesteld volgens de principes die door de Académie de Médecine waren uitgewerkt, en de nieuwe regeling van de onmiddellijke inning van de boete was gebaseerd op wat al twee jaar bestond voor de boetes van de spoorwegpolitie, en op het Franse voorbeeld.<sup>71</sup> Fernand Demets, enigszins meegesleept door de voortvarende aanpak van de Senaatscommissie, probeerde wat tegengas te geven door een uitvoerig overzicht te geven van de reacties van de automobilistenorganisaties en het Œuvre nationale des Invalides de Guerre.<sup>72</sup>

Het voorstel voor een nieuwe Verkeerswet werd door de Senaat bijna unaniem, op vier tegenstemmen na, goedgekeurd. Het werd dan naar de Kamer doorgestuurd, die het naar een bijzondere commissie doorverwees, wegens de hoogdringendheid van het project. Daarna werd niets meer vernomen van het wetsontwerp. Nochtans waren de reacties van de automobilistenorganisaties zeker niet onverdeeld negatief, integendeel. Het Œuvre nationale des Invalides de Guerre had zich gewoontegetrouw uitgesproken tegen het rijbewijs dat niet zou uitgereikt worden aan fysiek ongeschikten, maar de Automobile Club reageerde genuanceerd en gematigd, en ook de Touring Club en de Vlaamse Automobilistenbond uitten weinig of geen bezwaren. Enkel het immer strijdlustige Syndicat du Véhicule Industriel stelde een aantal van de nieuwe maatregelen in vraag.<sup>73</sup> Het probleem lag vooral bij de regering en haar administratie, voor wie het onaanvaardbaar was dat een parlementair voorstel het voortouw zou nemen en het regeringsbeleid in zake verkeer zou uitstippelen. *Encommis-*

<sup>68</sup> *Parlementaire Stukken Senaat*, 4/2/1932, nr. 51.

<sup>69</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 10/2/1932, p. 511-2.

<sup>70</sup> Barbara Schmucki, 'Don't forget pedestrians are at times absent-minded'. Pedestrians' Safety in Britain in the 20th Century', ongepubliceerde paper (T<sup>2</sup>M 2006).

<sup>71</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 10/2/1932, p. 505-7.

<sup>72</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 10/2/1932, p. 509-10.

<sup>73</sup> *L'Automobile belge*, 20/1/1932, p. 27-8 en 20/8/1931, p. 419-20, *Royal Auto*, 15/1/1932, p. 17 en 26-7, en 15/3/1932, bijlage p. 2, *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 1/6/1932, bijlage p. 132-3, *Revue du Touring Club de Belgique*, 15/6/1932, bijlage p. 150-1, *Le Véhicule Industriel*, februari 1932, p. 3-7 en april 1932, p. 19, *Auto- en Motorleven*, december 1932, p. 190-2.

*sionné*, een favoriete strategie van Belgische regeringen, en een lot dat zoveel parlementaire wetgevende initiatieven te beurt viel. Net als de Automobilmewet van 1909 is de *Verkeerswet van 1932* er nooit gekomen.

Toch was het rapport Hans niet zonder belang. Het was een katalysator van alle beleidsstrategieën voor de gewijzigde en snel evoluerende verkeerssituatie, een bundeling van alle maatregelen om het hoofd te bieden aan de aanzwellende stroom van verkeersongevallen, maatregelen die reeds zo lang op tafel lagen en waarover de regering maar bleef aarzelen. Voor een niet onaanzienlijk aantal van deze maatregelen is het initiatief van de Senaatscommissie uit 1931-1932 de beslissende aanzet geweest.

Ten eerste was er de aanzet tot een uitgediept en veel uitgebreider verkeersreglement. Het rapport Hans bevatte zeer uitgebreide bepalingen over de uitrusting van voertuigen (remmen, lichten, afmetingen, spiegels, enzovoort), voorwaarden waaraan wagens moesten voldoen vooraleer ze toegelaten werden op de openbare weg. Het rapport hervormde ook de algemene verkeersregels en de voorrangsregels in het bijzonder, en bepaalde dat de regering de wegsignalisatie op een systematische manier moest aanpakken, in overeenstemming met de internationale verdragen terzake. Deze teksten werden tijdens de voorbereiding op het tweede rapport Hans doorgegeven aan de Permanente Verkeerscommissie, die al langer aan een nieuw verkeersreglement aan het werken was, en via haar verder naar de Dienst van het Wegverkeer, die uiteindelijk het baanbrekende vernieuwde verkeersreglement van 1934 zou afleveren.<sup>74</sup>

Ten tweede voorzag het rapport Hans een regelmatige technische keuring van voertuigen, althans van vrachtwagens omdat deze het meeste slachtoffers konden maken. Voor de gewone voertuigen werd een regeling voorgesteld waarbij een automobiellbouwer of -handelaar een enkel automobiellmodel zou moeten laten keuren, en voor de andere wagens het bewijs zou moeten leveren dat ze identiek waren aan het gekeurde model, hetgeen later het *homologatiebewijs* zou worden genoemd.<sup>75</sup> De technische keuring was geen nieuwe gedachte, al in 1927 had de Touring Club gepleit voor een autorisatie op basis van een periodiek mechanisch onderzoek, en gesignaleerd dat er een groot aantal verouderde camions op de Belgische wegen rondreden. Het koninklijk besluit van 2 januari 1933 voerde de technische keuring verplicht in, elke drie maanden, voor autobussen. De controle moest uitgevoerd worden door een door de overheid te erkennen privé-organisme, daarop richtte de Touring Club de vzw Controlauto op.<sup>76</sup> Vanaf 1937 begonnen ook de organisaties van garagisten en

<sup>74</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 10/2/1932, p. 510 en 12/4/1933, p. 451, *Royal Auto*, 1/9/1933, p. 257, *Belgisch Staatsblad*, 10/2/1934, p. 584-609 en bijlage p. 1-19.

<sup>75</sup> Genève, 20/3/1958, Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteurs (*Pasinomie*, 1961, p. 263-9).

<sup>76</sup> *Belgisch Staatsblad*, 11/1/1933, p. 101-4, *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 15/9/1927, p. 315, *Revue du Touring Club de Belgique*, 15/1/1934, p. 21. Het koninklijk besluit van 12 juli 1933 somde in detail de technische eisen op waaraan de te keuren autobussen moesten voldoen (*Belgisch Staatsblad*, 3/8/1933, p. 3930-8).

camioneurs aan te dringen op een technische keuring van staatswege opgelegd. Het koninklijk besluit van 29 juli 1938 breidde vervolgens de keuring uit naar de vrachtwagens.<sup>77</sup> Op deze manier, net als bij de medische en technische proeven voor de bestuurders, fungeerde het personen- en goederenvervoer als laboratorium voor de ontwikkeling van nieuwe verkeersstrategieën.

Ten derde raapte het Senaatsrapport een maatregel op die in 1909 reeds ter sprake was gekomen tijdens het debat over de Automobilmewet: de verplichte automobielverzekering. De automobilistenorganisaties waren op zich niet gekant tegen een verzekering tegen verkeersongevallen. Integendeel, de meeste organisaties boden aan hun leden voordelige polis-sen aan door overeenkomsten af te sluiten met een of enkele verzekeraars tegen gunstige groepstarieven. Het verplichte karakter van een dergelijke verzekering werd veeleer aarzelend benaderd, maar de automobilistenorganisaties hadden voldoende oog voor de sociale ravages die het ontbreken van een verzekering kon aanrichten, en verzetten er zich niet tegen. In verschillende landen bestond de verplichte automobielverzekering reeds. De katholieke senator baron Henry Delvaux de Fenffe sprak in 1928 reeds in de Senaat over het voorbeeld van de Zwitserse verkeerswetgeving waarin de automobilisten verplicht werden om jaarlijks een bewijs van verzekering tegen schade aan derden voor te leggen.<sup>78</sup> Eenzelfde verplichting werd in 1930 opgelegd aan de Parijse taxibestuurders, waarop de liberaal Émile Digneffe en de socialist Pierre Lalemand in de Senaat de regering opriepen om hetzelfde te doen in België.<sup>79</sup> Hetzelfde jaar werd ook de Britse Road Traffic Act uitgevaardigd, waarin eveneens een verplichte verzekering was opgenomen. Niet te verwonderen dus dat er weinig protest te horen was, ja zelfs een voorzichtig applausje, toen Hans de verplichte verzekering opnam in zijn ontwerp voor een nieuwe Verkeerswet. Dat lag helemaal anders toen het katholieke Kamerlid Ignace Sinzot zijn wetsvoorstel neerlegde in juni 1932, amper drie maanden nadat het voorstel Hans naar de Kamer was doorgestuurd. Sinzot stelde eveneens een verplichte automobielverzekering voor, maar begon met het vermoeden van schuld van de automobilist bij verkeersongevallen, dat in 1909 zoveel weerstand had opgeroepen, opnieuw af te stoffen. De verzekering moest garanderen dat automobilisten de schadevergoeding konden betalen waartoe zij met zekerheid werden veroordeeld bij ongelukken tenzij ze de schuld van de aangeredene konden bewijzen. *Adding insult to injury*, greep Sinzot ook nog eens terug naar het forfait, dat wilde zeggen dat wettelijk werd vastgelegd dat een automobielverzekering niet meer dan negentig procent van de schade mocht dekken, om zeker te zijn dat automobilisten financieel bestraft zouden worden voor het veroorzaken van ongevallen. Het zal niemand verbazen dat de automobilistenorganisaties schuimbekkend rea-

<sup>77</sup> *Le Commerce automobile belge*, 8/1937, p. 5, *Le Véhicule Industriel*, oktober 1937, p. 7 en december 1937-januari 1938, p. 40.

<sup>78</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 2/5/1928, p. 764.

<sup>79</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 15/9/1930, bijlage p. 136-7.

geerden op dit spook uit 1909 dat plotseling opnieuw verschenen was. Op 25 februari 1933 werd er tegen het voorstel Sinzot op de place Saint-Lambert in Luik een meeting gehouden van motoclubs waarop een aantal parlementsleden de menigte toespraken. Het voorstel Sinzot werd *encommissionné*, uiteraard zouden we bijna zeggen, opnieuw ingediend in augustus 1933, en opnieuw begraven in een Kamercommissie.<sup>80</sup> Daarmee was er nog steeds geen verplichte verzekering, al werd deze wel opgelegd aan autobusuitbaters, in het al hoger genoemde koninklijk besluit van 12 juli 1933.<sup>81</sup> In 1935 nam ADIA het initiatief om de verplichte verzekering opnieuw op de politieke agenda te zetten. De belangenorganisatie van de automobielerwereld publiceerde een uitvoerige brochure waarin ze alle voorgaande binnen- en buitenlandse voorbeelden op een rijtje zetten, het parlement opriep om zo snel mogelijk de verplichte verzekering te stemmen, en achteraan alvast een eigen ontwerp van wettekst toevoegde. Het ADIA-ontwerp ging erg ver, het volgde de risicotheorie niet, maar het scheelde niet veel, aangezien niet enkel ongevallen werden betrokken met de chauffeur achter het stuur, maar ook deze waarbij geparkeerde wagens waren betrokken of waarbij het ongeval werd veroorzaakt door de lading. Bovendien aanvaardde ADIA ook het forfait van tien procent.<sup>82</sup> Toch was het niet dit voorstel, maar het oude voorstel Sinzot dat aan de basis lag van een wetsontwerp op de aansprakelijkheid in verkeersongevallen en de verplichte automobielerverzekering dat in november 1936 werd neergelegd.<sup>83</sup> Maar zelfs een regeringsontwerp van de op dat moment nochtans relatief stabiele tweede regering Van Zeeland vermocht niet de muur te doorbreken die toen schijnbaar de Verkeerswet omringde. Naarmate de jaren verstreken werd het probleem van de verkeersongevallen, en dus ook van de aansprakelijkheidsverzekering er alleen maar dringender op. De automobilistenorganisaties hadden intussen elke aarzeling al lang laten varen, en waren uitdrukkelijk vragende partij geworden. In 1938 hamerde Royal Auto, het ledenblad van de Automobile Club, een heel jaar lang, in een eindeloze reeks artikels, op dezelfde spijker: "Une loi sur l'assurance obligatoire s'impose [...] avec une impérieuse urgence."<sup>84</sup> In juli 1939 werd het wetsontwerp van 1936 nog eens ingediend, ditmaal in de Senaat, maar gezien de internationale oorlogsdreiging had de katholiek-liberale regering Pierlot II wel andere dingen aan haar hoofd.<sup>85</sup> Na de Tweede Wereldoorlog werd het ene na het andere voorstel ingediend in het parlement, tot uiteindelijk via de omweg van een internationaal verdrag (het Benelux-verdrag van 7 januari 1955 bevatte een bepaling die de verzekering oplegde aan de ondertekenaars) de wet van 1 juli 1956 voor een verplichte automobielerverzekering tot stand kwam.<sup>86</sup> Bij dit alles rees de

<sup>80</sup> *Parlementaire Stukken Kamer*, 2/6/1932, nr. 211 en 2/8/1933, nr. 188, *Royal Auto*, 15/7/1932, p. 210-1, *Bulletin officiel de la Fédération Motocycliste de Belgique*, 27/1/1933, p. 3, 17/2/1933, p. 1 en 10/3/1933, p. 7.

<sup>81</sup> *Belgisch Staatsblad*, 3/8/1933, p. 3937.

<sup>82</sup> *L'assurance obligatoire des véhicules automobiles*, Brussel, 1935.

<sup>83</sup> *Parlementaire Stukken Kamer*, 25/11/1936, nr. 43.

<sup>84</sup> *Royal Auto*, 15/5/1938, p. 151, 1/7/1938, p. 208 en 1/10/1938, p. 303.

<sup>85</sup> *Parlementaire Stukken Senaat*, 5/7/1939, nr. 125.

<sup>86</sup> *Pasinomie*, 1/7/1956, p. 459-65, 472-3, 478-9, Georges Cassart (e.a.), *L'assurance automobile obligatoire de responsabilité civile. Loi du 1er juillet 1956*, Brussel, 1957, p. 19-30.



Afbeelding 8.2 —  
Verkeerspolitie van Brus-  
sel, 1932

Bron: *Bulletin officiel de la  
Fédération Motocycliste de  
Belgique*, 12/2/1932, voor-  
pagina.

vraag: hoe kon een maatregel waar alle betrokkenen achter stonden zo lang op zich laten wachten? Was er een andere actor betrokken? Waren het de verzekeringsmaatschappijen die zich op de achtergrond verzetten, omdat ze een staatscontrole vreesden op de verzekeringstarieven, zoals Patrick Fridenson boudweg stelde in 1991?<sup>87</sup> Dat argument lijkt sterk betwifelbaar, er was op geen enkel moment sprake van tariefcontrole, en de verzekeringsmaatschappijen hadden juist alles te winnen bij de enorme stijging in automobielpolissen die een verplichte verzekering met zich zou meebrengen. Bovendien lijkt het politiek weinig aanneemelijk dat een vage angst van de verzekeringssector zwaarder zou doorwegen dan de lobbying van automobilistenorganisaties en het enorme maatschappelijke probleem van de verkeersdoden, en de slachtoffers die in de kou bleven staan. Een andere verklaring werd in 1968 door Nathan Weinstock gegeven. De wet van 1 juli 1956 op de verplichte autoverzekering luidde in meer dan een opzicht een kentering in in de burgerlijke wetgeving: de verzekering van automobielbestuurders tegenover slachtoffers van verkeersongevallen was verplicht; het slachtoffer kon de verzekeringsmaatschappij rechtstreeks vorderen; de verzekeraar moest verplicht dekken ook indien de polis nulliteiten bevatte; en de overheid kwam tussen voor slachtoffers van niet-verzekerde wagens. Geen lichte stap dus om te zetten voor de wetgever.<sup>88</sup>

Een vierde aspect waarin het rapport Hans een voorloper was, was dat van de verkeerspolitie.<sup>89</sup> In 1920 meldde La Moto dat de stad Brussel een afdeling politieagenten-motorrij-

<sup>87</sup> Patrick Fridenson, 'La société française et les accidents de la route (1890-1914)', *Ethnologie française*, xxi, 1991, nr. 3, p. 310.

<sup>88</sup> Nathan Weinstock, 'Verkeersdelicten in criminologisch perspectief', *Tijdschrift voor Sociale Wetenschappen*, 1968, nr. 4, p. 421.

<sup>89</sup> In het Frans werd eerder gesproken van een *police de la route* (wegenpolitie) om verwarring te vermijden met *police de la circulation* waarmee naar de verkeerswetgeving werd verwezen. In het Nederlands ontstonden dan weer de ludieke alternatieve benamingen *Vliegende Brigade*, omdat de verkeerspolitie op zware, snelle motoren rondreed



Afbeelding 8.3 —  
Bijzondere verkeerspoli-  
tie, 1933

Bron: *Bulletin officiel de la Fédération Motocycliste de Belgique*, 31/3/1933, voorpagina.

ders had opgericht, acht agenten op de motorfiets die door de straten van Brussel zouden patrouilleren. De eerste dag werd geen enkele overtreding genoteerd. Geen wonder, want geen enkele agent was erin geslaagd zijn motorfiets in gang te krijgen te starten met de *kick-starter*. Er waren dringend rijlessen nodig.<sup>90</sup> De automobilistenorganisaties waren absoluut voorstander van bijzondere verkeerspolitie, het liefst hadden ze die zelf georganiseerd. In 1923 lanceerde L'Automobile Belge een gedetailleerd voorstel om een systeem van chauffeurs-politie op te richten, integere automobilisten zouden op erewoord een lijst bijhouden van nummerplaten van slechte chauffeurs, deze lijst kon dan gebruikt worden om een straf-dossier op te stellen.<sup>91</sup> Op dat voorstel werkte de Union Routière voort toen ze in 1925 het idee lanceerde om een brigade van privé-verkeerspolitie, een soort van wegenburgerwacht te creëren. "La route surveillée par ses propres usagers," de Union Routière zou onder de eigen leden *commissaires de route* aanstellen die verkeersdelinquenten zouden aangeven op basis van hun nummerplaat bij de Union Routière, die dan *bemiddelend en niet repressief* zou tussenbeide komen bij de delinquent. Wat dan weer aanleiding gaf tot een geheel en al waanzinnig tegenvoorstel van de Touring Club om verkeerspolitie in burger te laten meereizen op lege passagiersplaatsen in privé-wagens van vrijwilligers, om van daaruit onregelmatigheden vast te stellen en te beteugelen.<sup>92</sup> In november 1930 pleitte Jules Hansez namens de Automobile Club voor een verkeerspolitie, voorstel dat enkele maanden later terugkeerde in het Kamerrapport van de begroting van Openbare Werken: politie op motorfietsen, twee à

(vliegen in de betekenis van zeer snel gaan), en *de zwaantjes*, verwijzend naar de beschermende motorkleding en de kenmerkende houding op de motorfiets.

<sup>90</sup> *La Moto*, 7-20/1/1920, p. 686.

<sup>91</sup> *L'Automobile belge*, 23/9/1923, p. 1-2.

<sup>92</sup> *La Route belge*, augustus 1925, p. 9-11, *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 15/9/1925, p. 358. Zie ook *L'Automobile belge*, 20/4/1930, p. 244.

drie agenten per provincie, om de staat der wegen te controleren en tevens preventief te werken tegen snelheidsduivels.<sup>93</sup> De voorstellen Demets en Hans hernamen de vraag naar een bijzondere verkeerspolitie. De minister wachtte de eindstemming van deze wet niet eens af, en kocht begin 1932 zeven motorfietsen aan voor de rijkswacht, met de bedoeling deze op de openbare weg te laten patrouilleren. Pas een jaar later, op 23 januari 1933 verscheen het koninklijk besluit op de bijzondere verkeerspolitie. Het betrof een aantal rijkswachters die de opdracht zouden uitvoeren, maar administratief ressorteerde de nieuwe brigade onder de Dienst van het Wegverkeer.<sup>94</sup> In het begrotingsdebat in de Senaat enkele maanden later sprak rapporteur Hector Lebon zijn vrees uit voor de verkeerspolitie, en vroeg dat deze niet zou aangewend worden als *un instrument de vexation pour le charroi léger et rapide*. Minister van Openbare Werken Gustave Sap stelde hem gerust: “le rôle de la police spéciale de la route reste avant tout préventif et éducatif,” en “l'intervention de la police spéciale sera surtout éducative en montrant aux usagers de la route les fautes commises et en leur donnant les conseils indispensables.” Dezelfde bezorgdheid in de Kamer, het katholieke Kamerlid Hubert Delacolette, secretaris van de metaalarbeidersbond:

J'exprime cependant le vœu, certain d'être l'interprète de tous ceux qui, par nécessité ou par sport, se servent de l'auto, c'est que cette surveillance, que tout le monde désire, ne tourne pas à la chicane, à la vexation pour le charroi essentiellement léger et rapide que c'est l'auto.

L'Automobile Belge reageerde met een *Hosanna!* op de komst van de verkeerspolitie. Indien goed gebruikt, zouden enkel de *conducteurs imbéciles* hiervan last ondervinden, en dat was een uitstekende zaak. Van een ploeg onder leiding van Alfons Persijn van de de zaak van de automobilisten zeer genegen zijnde Dienst van het Wegverkeer hadden de automobilistenorganisaties dan ook weinig te vrezen.<sup>95</sup>

Een vijfde maatregel waarin het rapport Hans een voorloper was was al evenmin een dolk gericht op het hart van het automobilisme, integendeel. De voetganger, die oude vijand, werd nu ook aan de verkeersregels onderworpen. Dat was wettelijk tot dan niet erg duidelijk, omdat de Verkeerswet van 1899 enkel over voertuigen op de weg sprak. De voetganger maakte ook gebruik van de weg, maar kon bezwaarlijk als een voertuig gezien worden. Toen het duidelijk werd dat het voorstel Hans er niet zou komen, diende de regering de voetgangerskwestie in als een afzonderlijke wet. De wet van 16 december 1935 voegde het woord *voetganger* toe aan het eerste artikel van de Verkeerswet. Minister de Man maakte duidelijk waarom, na een hommage te hebben uitgesproken aan de automobilisten: “Il ne faut pas demander plus aux automobilistes, alors que l'on permet aux piétons de faire tout ce qu'ils veulent.” Was het toeval dat enkele maanden daarvoor in het blad van de Automobile Club een lezersbrief was verschenen met de suggestie om een wet te stemmen die de regering

<sup>93</sup> *Royal Auto*, 15/11/1930, p. 337, *Parlementaire Stukken Kamer*, 20/2/1931, nr. 117, p. 7.

<sup>94</sup> *Belgisch Staatsblad*, 28/1/1933, p. 328-9, *La Route belge*, februari 1932, p. 9, Karel Velle, *Het Ministerie van Openbare Werken (1837-1990)*, Brussel, 1993, p. 177 en 595.

<sup>95</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 12/4/1933, p. 451 en 19/12/1933, p. 562, *L'Automobile belge*, 5/2/1933, p. 35-6, *La Route belge*, februari 1933, p. 1 en mei 1933, p. 11.

bevoegdheid zou geven om het voetgangersverkeer te reglementeren, en dat de Automobile Club zich achter dit idee had geschaard?<sup>96</sup>

Een zesde kwestie was de kritiek op de ongevallenstatistiek. Omdat de aangifte van ongevallen niet echt als een verplichting kon afgedwongen worden van de gemeenten, waren de statistische gegevens onvermijdelijk onvolledig. Zoals hoger vermeld werd deze kritiek enkele jaren later bevestigd, toen de Dienst voor Statistiek in 1935 een doorgedreven controle uitvoerde, waardoor het aantal ongevallen plots de hoogte inschoot, althans in de statistieken.<sup>97</sup>

Ten zevende, de zogenaamde onmiddellijke inning van de verkeersboetes. Het probleem hier was dat voor elke overtreding van het verkeersreglement de gerechtelijke molen moest op gang getrokken worden, hoe miniem de overtreding ook was (vergeten te toeteren aan een kruispunt, verkeerd geparkeerd, lichten nog niet aangestoken bij valavond, etc.). De politierechtbanken werden overweldigd door een stroom van vele duizenden verkeersdossiers, met als gevolg een veel te groot aantal seponeringen.<sup>98</sup> Reeds in 1921 had Joseph Bologne gevraagd om aan politieagenten bevoegdheid te geven boetes onmiddellijk te innen. De Vlaamse Toeristenbond publiceerde in 1926 een uiteenzetting over het *despatch-system* waarmee in de Verenigde Staten boetes worden afgehandeld, een soort voorloper van wat later de minnelijke schikking werd genoemd, en was groot voorstander van dit snellere en efficiëntere afhandelen van boetes. Het tweede rapport Hans hernam de straffen zoals die in de Verkeerswet stonden, maar voegde daar aan toe: "Evenwel, wanneer de overtreding aan niemand eenige schade toebracht, wordt de overtreder niet vervolgd zoo hij, op het oogenblik van de vaststelling, een bedrag van vijftig frank stort in handen van den agent die proces-verbaal opmaakt."<sup>99</sup> Het koninklijk besluit van 10 januari 1935 voerde de minnelijke schikking in. Opnieuw reageerden de automobilistenorganisaties positief. Toen Léon Buydens van de Automobile Club in april 1935 eens ging horen bij de Brusselse politie in welke mate de nieuwe regeling ingang had gevonden kreeg hij te horen dat zeventig procent van alle boetes via de directe betaling werden afgehandeld.<sup>100</sup>

<sup>96</sup> *Belgisch Staatsblad*, 29/12/1935, p. 8190, *Parlementaire Handelingen Kamer*, 3/12/1935, p. 110, *Royal Auto*, 1/3/1935, p. 66-7.

<sup>97</sup> *Bulletin trimestriel publié par le Bureau de la statistique centrale*, juni 1937, p. 1.

<sup>98</sup> Reeds vóór de Eerste Wereldoorlog had de overheid maatregelen genomen om de stijgende hoeveelheid verkeersovertredingen op te vangen. De wet van 12 augustus 1911 had in Brussel een bijkomend vredegerecht opgericht, "dont le titulaire est exclusivement chargé, avec trois suppléants, d'assurer le service du tribunal de police," versta: een rechter die zich enkel met verkeersovertredingen zou bezighouden. Het Kamerrapport verwees daarbij naar het grote aantal politiezaken in de grote steden, die vooral stegen in de rubriek *grande voirie et roulage*. De wet van 2 oktober 1913 richtte twee jaar later ook een verkeersrechtbank op in Antwerpen. In Gent en Luik gebeurde dat pas in de jaren 1930. *Pasinomie*, 12/8/1911, p. 300-305 en 2/10/1913, p. 776, *Belgisch Staatsblad*, 13/9/1911, p. 5465-6, G[uy] Benoit, F. Lievens & F. Lousberg (eds.), *Bevoegdheden van Vrederechters en Politierechters: 1892-1992*, Brugge, 1992, p. 394-5.

<sup>99</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 24/6/1921, p. 1783, *Toerisme*, 1/11/1926, p. 367, *Parlementaire Stukken Senaat*, 4/2/1932, nr. 51, p. 11.

<sup>100</sup> *Royal Auto*, 1/4/1935, p. 97-8. Zie ook de wet van 31 maart 1936 die artikel 420 van het Strafwetboek wijzigde (onvrijwillige slagen en verwondingen), en de strafmaat verhoogde van twee tot zes maanden. Daardoor kon de verkeersdelinquent voortaan in voorlopige hechtenis genomen worden. Volgens Weinstock was deze wet een reactie op de ernstige en veelvuldige verkeersongevallen van die jaren (Weinstock, 'Verkeersdelicten in criminologisch





Afbeelding 8.4 –  
Rijbewijs, 1938

Het automobiëlblad *Mon Auto* klaagt het uitblijven van een rijbewijs aan.

Bron: *Mon Auto*, januari 1938, p. 29.

Ten achtste keren we nog even terug naar het rijbewijs. Het rapport Hans nam de suggestie over van het voorstel Demets om het rijbewijs in te voeren als een tastbaar document dat een automobilist in handen zou hebben. In het voorstel Demets moesten geen proeven worden afgelegd, medische noch technische, om dit document te verkrijgen, het moest uitsluitend dienen om een eventueel rijverbod concreter te maken aangezien de automobilist het rijbewijs dan zou moeten afgeven. Het rapport Hans nam dit over, maar opende de deur op een kiertje naar medische en technische proeven. Elke automobilist zou een rijbewijs moeten aanvragen bij de vrederechter, en daarbij een verklaring afleggen dat hij of zij medisch en technisch bekwaam was om een voertuig te besturen. Maar, en hier toverde Hans een aardige aap uit de mouw, de vrederechter *kon* aan de politie gelasten om een onderzoek in te stellen, waarbij de politie *kon* eisen om een medisch onderzoek te ondergaan bij een erkende geneesheer en een technische rijproef af te leggen bij een erkende deskundige. Dat was facultatief, maar dat belette niet dat het rapport de medische en de technische proef tot in de kleinste details beschreef.

Op de baan in rechte lijn rijden ; bochten nemen rechts en links, van snelheid veranderen in beide richtingen ; de remmen gebruiken zoodat het voertuig op een redelijken afstand stopt ; behalve voor de motorrijwielen, achteruitrijden op een zekeren afstand in rechte lijn en, achteruitrijdend, een bocht rechts en links nemen ; het voertuig keeren om in tegenovergestelde richting te rijden op een baan van 9 meter breedte ; op een helling het voertuig doen stilhouden en opnieuw in gang zetten, vertrouwd zijn met het politiereglement op het verkeer van motorrijtuigen.<sup>101</sup>

Zoals eerder gesteld haalden rijbewijs noch rijproef het, en werden ze in de loop van de jaren 1930 enkel ingevoerd voor autobussen en camions. Begin 1939 werden nog maar eens plan-

perspectief, p. 419).

<sup>101</sup> *Parlementaire Stukken Senaat*, 15/7/1931, nr. 200, p. 26.

nen gemaakt. De socialistische minister van Openbare Werken August Balthazar, *jeune, actif et fervent automobiliste* en weldra door de Automobile Club enthousiast omschreven als *notre sympathique ministre*, verspreidde een nota waarin hij zich uitsprak voor de invoering van een rijbewijs. Hij somde een aantal redenen op waarom dat een goed idee was: mensen die met snelle automobielen reden moesten het reglement kennen; bij de beroepschauffeurs werden de onbekwamen eruit gefilterd; en het leger kreeg op deze wijze een lijst van chauffeurs in handen. De minister opteerde voor een rijbewijs met examen, geen medisch onderzoek maar een test over de kennis van de verkeerscode. Maar ook hier bleef het bij plannen, een maand later was Balthazar minister af en zijn opvolger, de liberaal Arthur Vanderpoorten, maakte geen aanstalten om dit dossier op te volgen.<sup>102</sup> Tijdens de Tweede Wereldoorlog voerde de bezetter vrijwel onmiddellijk het verplichte rijbewijs in (zonder rijexamen of medisch onderzoek), maar dat bleek bijzonder onpopulair en werd na de bevrijding meteen opnieuw ingetrokken. De weerstand bij de bevolking bleek zeer moeilijk te overwinnen. Pas in 1962 werd een wetsontwerp terzake neergelegd, dit leidde tot de wet van 1 augustus 1963, die het rijbewijs invoerde. Maar zelfs dan was de kous niet af. Pas twee jaar later, in 1965, verscheen de wet in het Staatsblad. Daarna was het nog eens een jaar wachten op een koninklijk besluit dat de burgemeesters toeliet om vanaf 1 januari 1967 met de distributie van rijbewijzen te beginnen. Personen die reeds konden rijden konden een rijbewijs krijgen op eenvoudige verklaring, de anderen moesten een theoretische proef afleggen.<sup>103</sup>

Ten negende en ten slotte, op de valreep van de Tweede Wereldoorlog, werd nog een laatste maatregel uitgevaardigd. De besluitwet van 14 november 1939 op de openbare dronkenschap verving de wet van 1887, en voorzag nu, geheel in de geest van de tijd, een extra artikel waarin het dronken besturen van een wagen of gespan als een verzwarende omstandigheid gold. Maar deze maatregel was in feite ouder dan het rapport Hans, het oorspronkelijke wetsontwerp werd reeds in 1930 neergelegd, en kaderde in een andere problematiek dan de verkeersongevallen, deze van de strijd tegen het alcoholisme. Daarnaast was ook de *dronkenschap achter het stuur* al enige tijd op de agenda gezet, en in 1938 was er in de Senaat al gevraagd om dit als een afzonderlijk misdrijf in de strafwetgeving op te nemen. Maar dronkenschap was reeds in de wet van 1924 voorzien als een van de gronden om een rijverbod uit te spreken. Pas in 1958 kwam er een aparte wet op de dronkenschap achter het stuur.<sup>104</sup>

<sup>102</sup> *Royal Auto*, 1/1/1939, p. 1 en 15/2/1939, p. 65, *Toerisme*, 1/3/1939, p. 169, *Mon Auto*, januari 1939, p. 28, *La Revue de l'A.D.I.A.*, 1/1939, p. 5-6.

<sup>103</sup> *Belgisch Staatsblad*, 7/12/1940, p. 2143-6, *Pasinomie*, 15/5/1965, p. 1034-40, *Royal Auto*, mei 1962, p. 71, juli-augustus 1965, p. 42 en september 1966, p. 41.

<sup>104</sup> *Parlementaire Stukken Kamer*, 26/11/1930, nr. 13 en 1/4/1937, nr. 161, *Belgisch Staatsblad*, 18/11/1939, p. 7726-9, *Parlementaire Stukken Senaat*, 20/1/1938, nr. 69, p. 17-8, *Parlementaire Handelingen Senaat*, 17/3/1938, p. 981, *Pasinomie*, 16/8/1887, p. 336-60 en 15/4/1958, p. 397-401. In 1959 werd het bloedonderzoek ingevoerd, in 1967 de ademtest (*Pasinomie*, 10/6/1959, p. 260-4 en 11/7/1967, p. 879-883).



de verzekering *verplicht* te maken zag dat prentje er plots helemaal anders uit: verzekerd zijn was een keuze meer van de individuele automobilist, en opletten voor ongevallen hoefde niet echt meer, de verzekering betaalde toch. Om in het systeem van verplichte verzekering toch nog enige verantwoordelijkheidszin te behouden moest dan weer de regel van de forfait ingevoerd worden. Vrijwel alle andere maatregelen die in de jaren 1930 op tafel lagen vertoonden dezelfde evolutie naar een steeds technischer aanpak (met uitzondering van de wet op de dronkenschap): technische eisen aan de voertuigen, inclusief een keuring, technische uitrusting van de wegen, en uitgebreidere voorrangsregels, nu ook geldend voor voetgangers, gecontroleerd door een bijzondere verkeerspolitie die met de onmiddellijk te innen boete een krachtig werkingsinstrument in handen kreeg. En op de achtergrond een gesofisticeerde ongevallenstatistiek die moest toelaten om de controle steeds verfijnder uit te werken. Maar deze maatregelen waren niet de enige, het werd in de loop van de tussenoorlogse periode steeds duidelijker dat een andere kaart zou gespeeld worden, die zou uitgroeien tot de voornaamste van alle morele strategieën: *l'éducation du piéton*.

#### 8.4 « L'éducation du piéton »

---

Dat de problemen op de openbare weg veroorzaakt werden door de nieuwe gemotoriseerde voertuigen was een kwestie van perspectief. De automobilistenorganisaties zagen dat enigszins anders: automobielerverkeer was geen probleem, het was juist normaal, want de weg behoorde toch aan iedereen? Als er al problemen waren lag dat aan de andere weggebruikers, deze hoorden zich aan te passen aan de gewijzigde verkeerssituatie. In de praktijk betekende dat baan ruimen voor de automobiel. Als de voetganger dat niet begrepen had, dan moesten er maar maatregelen komen. *L'éducation du piéton*: grootschalige campagnes om de massa van de niet-gemotoriseerde weggebruikers duidelijk te maken dat de tijden veranderd waren. Het beste was om de verkeersopvoeding te laten beginnen op een zo jong mogelijke leeftijd, en de minister van Onderwijs te overtuigen om de nieuwe inzichten via de scholen te verspreiden. De overheid was hier zeker niet afkerig van, en werkte graag mee. Maar het was ook wel duidelijk dat de oplossing niet van één kant moest komen, ook het gedrag van (sommige) automobilisten was vatbaar voor verbetering, naast een *code du piéton* was er ook nood aan een *code du chauffeur*.

Reeds lang voor de Eerste Wereldoorlog, in 1907, pleitte graaf Adolphe van Limburg Stirum, ondervoorzitter van de Automobile Club, in de Kamer voor een *éducation* van de andere weggebruikers, niet enkel de voetgangers maar ook de wagenmenners. Hij bedankte tevens de minister, die op dat ogenblik al instructies had gegeven aan de schoolmeesters “pour les engager à enseigner la prudence à leurs élèves à l'égard des dangers nouveaux qui

peuvent les menacer.”<sup>105</sup> Enkele jaren eerder al had *Le Véloce* geschreven over de noodzaak om de lesgevers te veroveren.

L'éducateur fera comprendre à l'élève qu'il doit toujours, s'il est à la campagne, marcher au bord de la route, s'il est en ville, rester sur le trottoir ; ne pas traverser la voie publique à l'approche d'un véhicule, ne pas passer devant une voiture arrêtée ; il expliquera les dangers que font courir les animaux (chiens, troupeaux de vaches, de moutons, de chevaux, etc.), qui ne sont pas retenus par leur maître.

Eenmaal degelijk onderwezen over het juiste verkeersgedrag zouden de kinderen dat dan op hun beurt kunnen doorgeven aan hun ouders. De onderwijzers zouden daarbij best gebruik maken van visueel materiaal, grote borden waarop verkeerssituaties werden afgebeeld. Overall in de klaslokalen zouden grote affiches moeten opgehangen worden met verkeersadviezen.<sup>106</sup> Hetzelfde automobiëlblad bekloeg er zich in 1908 over dat de basisscholen nog altijd geen verkeersopvoeding in het lessenpakket hadden opgenomen. *Le Véloce* noemde de scholen dan ook *écoles d'inconduite* en stelde dat de kinderen beter de basisprincipes van het moderne verkeer zouden leren dan de namen van de vele eilandjes van Oceanië: “Leur tourisme est véritablement plus près.”<sup>107</sup>

In 1912 nam de Touring Club het eerste initiatief in de opvoeding van de weggebruikers. Hector Colard pleitte in het tijdschrift van de toeristenvereniging voor de opvoeding van de voetganger, om deze te leren om oplettend te zijn in het moderne, snelle verkeer. De Touring Club schreef meteen ook een wedstrijd uit onder de naam *Le code du piéton* voor de beste ideeën om aan kinderen van zes jaar een goede verkeersopvoeding te geven.<sup>108</sup>

Na de Eerste Wereldoorlog namen dit soort voorstellen snel toe. In 1922 verscheen in de krant *L'Étoile Belge* een artikel over de verkeerssituatie in Londen, en meer bepaald de manier waarop voetgangers zich daar gedroegen. De krant pleitte ervoor om een aantal principes in te voeren om het voetgangersverkeer te regelen. Voetgangers zouden verbod moeten krijgen om de straat schuin over te steken, enkel in een rechte hoek zou nog mogen, de kortste lijn van trottoir tot trottoir. Als er vluchtheuvels waren op de weg moesten die verplicht gebruikt worden, ook als de voetganger daarvoor een kleine omweg moest maken. En op de grote pleinen zouden, naar analogie met het wagenverkeer, de voetgangers verplicht moeten worden om rondom het plein te wandelen, in plaats van kriskras rechtdoor over te steken, en allemaal in dezelfde richting. Alleen door zo een bijzonder verkeersreglement voor voetgangers zou het aantal verkeersongevallen dalen.<sup>109</sup> Een jaar later verscheen de eerste publicatie over verkeersopvoeding. Een zekere D. Delvin publiceerde omstreeks 1923 in Mons een brochure van een dertigtal bladzijden onder de titel *Le code du piéton. Remède des pratiques contre les Accidents de roulage*. Dit bevatte enkele hoofdstukjes met raadgevingen

<sup>105</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 26/2/1907, p. 627.

<sup>106</sup> *Automobile-Véloce*, 13/7/1905, p. 555-6.

<sup>107</sup> *Automobile-Véloce*, 24/12/1908, p. 1268.

<sup>108</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 1/3/1912, p. 97-99 en 15/3/1913, p. 144.

<sup>109</sup> *L'Automobile belge*, 18/3/1922, p. 1-2.

Ce que l'enfant devrait apprendre avant tout  
Dans la Famille



Un véhicule qui marche vite ne sait pas s'arrêter tout d'un coup.



La rue est aux véhicules, elle n'est pas faite pour jouer.



Il fait plus agréable dans les parcs, les prairies, les plaines.

A l'école



Les véhicules suivent la droite de la route. En traversant une route, il faut regarder à gauche d'abord, à droite ensuite.



Étant au milieu d'une rue, deux véhicules rapides arrivent en sens inverse. Que faites-vous?



Vous êtes en vélo sur une route. Des voitures rapides marchent dans le même sens que vous. Où devez-vous vous rouler?

Fig. 1 A.

Afbeelding 8.6 –  
Verkeersopvoeding voor  
kinderen, 1925

Bron: *La Route belge*, juni  
1925, p. 15.

over hoe een straat over te steken, welke soorten voetgangers er waren, het gevaar van ongevallen met trams, enzovoort.<sup>110</sup> Deze raadgevingen waren niet onschuldig of louter goed bedoeld voor de voetganger, ze dienden de belangen van de automobilisten. Dat werd nog eens geïllustreerd door een incident in het parlement in 1925. De Brusselse journalist Frans Fischer, nota bene een socialist, stelde in de Kamer dat de boeren en de voetgangers moesten opgevoed worden, zodat ze zouden begrijpen dat de weg vol gevaren was en door hen enkel tijdelijk mocht betreden worden om over te steken. Dat werd de katholieke baron Jules Poncelet wat al te bar: "J'en suis d'autant plus étonné que ce sont les gens de son parti qui viennent dire, dans nos régions, pendant les campagnes électorales, que ce règlement est fait pour les capitalistes et les propriétaires d'autos, et accuser ceux-ci d'accaparer les routes et de troubler la vie paisible de nos campagnes." Hij noemde Fischer *embourgeoisé* en wees resoluut het *monopole de la route* af dat deze aan de automobilisten wilde toekennen.<sup>111</sup>

In 1925 bracht de Union Routière de Belgique de opvoeding van de voetganger in de praktijk en publiceerde een aantal platen met afbeeldingen om lessen te geven aan kinderen. De platen beeldden alledaagse situaties af op een voor kinderen herkenbare manier. Elke

<sup>110</sup> D. Delvin, *Le code du piéton. Remèdes pratiques contre les accidents de roulage*, Mons, 1923.

<sup>111</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 9/7/1925, p. 228 (Fischer) en 237 (Poncelet).

prent kreeg een onderschrift waarin telkens een bepaald inzicht werd meegegeven, bijvoorbeeld “een snel voertuig kan niet plots stoppen.” Soms werden ook vragen gebruikt, met de bedoeling om kinderen aan het denken te zetten en zich de juiste reactie eigen te maken. De Union Routière kon het jaar erop de minister overtuigen om een folder voor het onderwijs te produceren, in samenwerking met de organisatoren van de Verkeersweek, en deze op massale wijze in de scholen te verspreiden. Dat voorbeeld kreeg in de volgende jaren navolging. De Brusselse taximaatschappij Les Taxis Verts verspreidde rond 1930 een brochure met foto's van verkeerssituaties, veelal afbeeldingen van verongelukte auto's, en raadgevingen aan weggebruikers.<sup>112</sup> In 1931 besloot de regering om de nieuwe verkeerstekens in een kleurenbrochure te publiceren, aan de democratische prijs van twee frank, ten einde deze bij het publiek zo goed mogelijk bekend te maken. De pers werd verzocht om het bericht te verspreiden.<sup>113</sup> In 1933 gaf een onderwijzer genaamd Etournay voor de Jeunesse Ouvrière Chrétienne (JOC) een kleine brochure uit in twee kleuren, met raadgevingen om als voetganger of fietser veilig door het moderne verkeer te geraken. Scholieren kregen de volgende raadgevingen mee: loop steeds aan de rechterkant van de weg, op het trottoir of de berm indien beschikbaar ; loop niet op de weg, zeker niet om te spelen ; kijk bij het oversteken steeds naar rechts en naar links om zeker te zijn dat er geen voertuig nadert, en steek recht en zonder treuzelen over ; neem dezelfde voorzorgen als een schoolmakker je pet op de weg gooit en je deze wil oprapen ; als er een oversteekplaats bestaat, gebruik deze dan ; steek geen kruispunt over al rennend ; kom niet uit je huis de straat opgelopen ; houd je niet vast aan een vertrekkend voertuig, als dit snelheid haalt en je geraakt niet meer los dan kan je meegesleurd worden ; gooi geen voorwerpen op of over de straat wanneer er een voertuig passeert ; draag 's nachts een brandende lamp mee zodat je kan opgemerkt worden door passerende automobilisten.<sup>114</sup>

In 1934 herhaalde de Union Routière zijn exploit, en gaf voor de tweede keer een schoolbrochure uit. Het was een ambitieuze publicatie, met bijzonder fraai vormgegeven afbeeldingen en doordachte adviezen. De uitgave werd gesponsord door de Chambre Syndicale des Constructeurs d'Automobiles, de Belgische spoorwegen, brouwerijen, verzekeringsfirma's, etc. Enkele jaren later, in 1938, plande de Union Routière een variant op haar schoolbrochure: een *kruistocht* tegen de verkeersongelukken met kinderen, in de vorm van een kleurbrochure waaraan een wedstrijd werd verbonden. De kleintjes moesten acht dubbeltekeningen inkleuren, die telkens een verkeersfout en de gevolgen ervan uitbeeldden, en de juiste tekst bij de prenten zoeken.<sup>115</sup>

<sup>112</sup> *Dangers de la route*, Brussel, 1930.

<sup>113</sup> *Belgisch Staatsblad*, 1/10/1931, p. 5528.

<sup>114</sup> J. Etournay, *Code de la route de l'écolier*, Brussel, s.d.

<sup>115</sup> *Code élémentaire de la circulation. Les accidents de la route. Comment ils surgissent. Comment les éviter*, Brussel, 1934, *L'Automobile belge*, 5/6/1938, p. 189-90.





Afbeelding 8.7 –  
Schoolbrochure van de  
Union Routière, 1934

Bron: *Code élémentaire de la circulation. Les accidents de la route*, Brussel, 1934, s.p.

Het bleef niet bij papieren campagnes, ook de moderne media werden ingeschakeld. In 1936 liet de Automobile Club een film maken over het moderne verkeer en zijn problemen. De film werd vertoond in een cinema voor 1500 personen. Het was de bedoeling dat hij langs de cinema's het land door ging reizen. Eventueel konden ook nog kortere versies gemaakt worden, geschikt om in scholen te gebruiken. De bedoeling was om het bioscoop-publiek verkeersopvoeding te geven.<sup>116</sup> Het rexistische Kamerlid Prosper Teughels wilde in 1938 nog verder gaan en riep de regering op om aan de bevolking verkeersopvoeding te geven door een reeks van radioprogramma's. Eerder op het jaar had L'Automobile Belge gemeld dat klaarblijkelijk in de Verenigde Staten in een aantal staten radiozenders overzichtten uitzonden van alle lokale verkeersongevallen en hun slachtoffers. Het automobiëlblad

<sup>116</sup> *Royal Auto*, 15/3/1936, p. 88.



pleitte ervoor dat de Belgische radio dagelijkse uitzendingen zou verzorgen waarin uitvoerig de verkeersongevallen zouden beschreven worden, met alle huiveringwekkende details van hun gevolgen inbegrepen. De scholieren zouden dan in de klas deze uitzendingen kunnen beluisteren, en daarna bespreken met de meester.<sup>117</sup>

De opvoeding van de voetganger was zeker geen Belgische exclusiviteit. In de Verenigde Staten hanteerden de beleidsmakers *the three E's: engineering* (veilige automobiel- en wegen-techniek), *education* (veilig verkeersgedrag aanleren), en *enforcement* (strikte toepassing van verkeerswetgeving).<sup>118</sup> Op het einde van de jaren 1920 werden in Frankrijk verkeerscodes verspreid onder de scholen van het basisonderwijs, met een *code du piéton* en een *code du cycliste*, en verregaande onderrichtingen om deze principes over te brengen aan de schoolgaande jeugd. Deze aanbevelingen werden in Brussel overgenomen door de al eerder genoemde École d'Ergologie.<sup>119</sup> In Groot-Brittannië werden aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog advertentiecampaagnes gevoerd, met psychologisch geladen boodschappen aan de weggebruikers, de aanpak van de *human factors* in de *road crisis*, zoals aanbevolen door de overheidscommissie *the Alness Committee*.<sup>120</sup>

Niet enkel de *code du piéton* werd gepropageerd, er was ook een *code du chauffeur*. De automobilistenorganisaties waren er zich van bewust dat de problemen van twee kanten kwamen, en dat ook de gebruikers van de nieuwe, snelle verkeersmiddelen nog moesten leren om zich op de juiste wijze te gedragen op de weg.

In 1913 publiceerde de Touring Club een artikel onder de titel *La courtoisie de la route* met aanbevelingen aan automobilisten voor een rijgedrag met goede manieren, al haastte de auteur zich meteen om te stellen dat de titel niet ironisch bedoeld was. De gentleman-chauffeur zorgde ervoor om de goede stukken van de baan eveneens te gunnen aan anderen, en de tegenliggers niet in de modderige berm te duwen. Verblindende koplampen, een lawaaierige vrije uitlaat en te felle toeters waren eveneens uit den boze. De andere weggebruikers opjagen was niet erg verstandig, want wanneer men dan even verder in panne viel waren deze niet erg meer geneigd om een hand toe te steken. Indien men op een stoffigerige weg dames te voet of op de fiets passeerde, of marcherende legertroepen, best even vertragen om de stofwolk niet te groot te maken. Ten slotte steeds de automobiel in goede staat houden, om te vermijden dat er vette rookwolken en olieplassen op de openbare weg kwamen.<sup>121</sup> In de jaren na de Eerste Wereldoorlog werden dergelijke raadgevingen periodiek

<sup>117</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 21/12/1938, p. 327, *L'Automobile belge*, 5/6/1938, p. 190.

<sup>118</sup> Blanke, *Hell on Wheels*, hoofdstuk 5.

<sup>119</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 1/11/1929, p. 164, *L'Automobile belge*, 20/11/1929, p. 705-6 en 5/12/1929, p. 752.

<sup>120</sup> Bill Luckin, 'War on the Roads: Traffic, Accidents and Social Tension in Britain, 1939-1945', in Roger Cooter and Bill Luckin (eds.), *Accidents in History: Injuries, Fatalities and Social Relations*, Amsterdam | Atlanta, 1997, p. 246.

<sup>121</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 15/12/1913, p. 582-3.

herhaald in de automobielpers, onder titels als *Soyez bons pour les piétons* of *Quelques conseils aux automobilistes*.<sup>122</sup>

Lorsqu'un piéton, et surtout une... « piétonne » s'affole devant votre voiture, stoppez au besoin. N'invectivez pas. Opposez votre sang-froid à l'affollement [sic]. Souriez sans ironie et invitez à passer avec calme. Vous aurez donné une leçon aimable qui portera ses fruits.<sup>123</sup>

Ook de Automobile Club had oog voor de tekortkomingen van de automobilisten. Onder de provocerende verwijzing *Man hat geschossen!* publiceerde Paul d'Aoust in 1922 een moreel pleidooi tegen chauffeurs die zich misdroegen op de weg en dan steeds beweerden dat het de schuld was van de andere weggebruikers, zoals de Duitsers Leuven hadden platgelegd onder het voorwendsel dat er iemand op hen geschoten had. D'Aoust had vooral bezwaren tegen het opzettelijk voor het plezier doodrijden van honden die op de openbare weg liepen, en hield een verheffende rede voor de rechten van het dier. De Automobile Club bleef de goede raad aan de automobilisten herhalen in de loop van de jaren 1920 en 1930. In 1933 produceerde de automobiellclub een serie van tien plakkaats met tekeningen en adviezen aan de chauffeurs, bijvoorbeeld "Ne dépassez pas dans un virage."<sup>124</sup>

In de automobilismewereld leefde het besef wel degelijk dat automobielrijden een delicate onderneming was waar vele factoren een rol in speelden. In 1929 zette een dokter nog eens alle medische, morele en psychologische voorwaarden op een rijtje. Eerst en vooral diende zelfs een fysiek volledig bekwame en aandachtig geconcentreerde bestuurder goed op te letten, de snelheid van het voertuig op de weg maakte dat er meestal geen tijd was om na te denken als er een ongeluk dreigde, en dat er grote handigheid nodig was om te kunnen reageren. Daarnaast speelden vele factoren een chauffeur vaak parten. Op het fysieke vlak waren dat bijvoorbeeld: vermoeidheid ; afgeleid worden door een passagier of het mooie landschap ; te zeer verzadigd zijn door een copieuze maaltijd en bijhorende dranken ; alcoholintoxicatie. Op het psychologische vlak was er vooral de sociale druk om niet beschouwd te worden als een beginneling die niet snel durfde rijden, vooral niet in gezelschap van vrouw en kinderen.

Si l'on était seul sur la route, on irait peut-être son petit bonhomme de chemin, mais vous avez un nombre considérable de voitures dont les conducteurs vous doublent en vous jetant un regard méprisant. Vous avez aussi, sur les bas-côtés, de braves gens qui s'étonnent de votre lenteur et vous prennent manifestement pour un débutant. Et, qui que vous soyez, cela ne vous flatte guère.

Vous avez surtout, dans votre voiture, votre femme, des amis, et vous ne voulez pas paraître à leurs yeux pour un timoré. Alors, vous jouez à l'audacieux, au Jacques vaillant, comme on disait jadis. Vous accélérez la vitesse et vous courez droit à l'accident.

En dan, ten slotte, was er de morele omstandigheid die lag in de lichtzinnigheid waarmee sommige automobilisten gebruik maakten van de stopzin "Je suis assuré."<sup>125</sup> Niet voor niets waren dit de jaren waarin de uitdrukking *un conducteur du dimanche* ontstond.<sup>126</sup>

<sup>122</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 15/8/1921, p. 381-2 en 15/10/1924, p. 476.

<sup>123</sup> *L'Automobile belge*, 25/9/1924, p. 31.

<sup>124</sup> *Royal Auto*, 1/12/1933, p. 363.

<sup>125</sup> *L'Automobile belge*, 20/9/1929, p. 582-3.

<sup>126</sup> *L'Automobile belge*, 20/2/1938, p. 77.



Afbeelding 8.8 --  
Verkeersopvoeding voor  
automobilisten, 1933

Bron: *Royal Auto*,  
1/12/1933, p. 363.

De belangrijkste manifestatie van de verkeersopvoeding tijdens de tussenoorlogse periode was de zogenaamde *Semaine de la Circulation* (Verkeersweek). Dat was een week waarin een aantal publieke activiteiten werden georganiseerd die erop gericht waren om de aandacht van het brede publiek te trekken op de problematiek van het moderne verkeer en de verkeersongevallen, en de weggebruikers probeerden te overtuigen om een veiliger gedrag op de weg te handhaven. De Verkeersweek werd driemaal georganiseerd, in 1924, 1926 en 1936. Daartussen waren er ook nog vergelijkbare manifestaties in Luik en Antwerpen.

De gedachte aan een Verkeersweek werd voor het eerst geuit op een bijeenkomst van de Conferentie van Brusselse burgemeesters in januari 1923, met als bedoeling "attirer l'attention du public sur le problème de la circulation." Er werd beslist om een commissie op te

richten met vertegenwoordigers van de ministeries, de grote steden en de automobilistenorganisaties.<sup>127</sup>

Een jaar later kreeg deze gedachte concreet vorm toen Fernand Demets, toenmalig burgemeester van Anderlecht, zijn schouders eronder zette. Er werd een organisatiecomité opgericht met onder meer vertegenwoordigers van de Touring Club en van het ministerie van Openbare Werken. De eerste Verkeersweek vond plaats van 28 september tot 5 oktober 1924. Een indrukwekkende reeks activiteiten vonden plaats, gericht op de Belgische voetganger. De administratie van Onderwijs had een schema van zes verkeerslessen ontwikkeld die in alle scholen van het land dienden te worden onderwezen. Een half miljoen prenten in de vorm van een postkaart werden in de scholen verdeeld. Tienduizend affiches werden door het Ministerie van Binnenlandse Zaken verdeeld om in alle gemeenten te worden uitgehangen. De affiches riepen voetgangers en bestuurders op om zich gedisciplineerd te gedragen in het verkeer. Een educatieve film gedraaid door de Établissements Gaumont werd op twintig kopieën verdeeld om vertoond te worden in alle bioscopen van het land: “Un policier y joue le rôle de piéton imprudent et réalise de véritables acrobaties afin que le film soit vraiment intuitif.” De algemene pers besteedde ruime aandacht aan het gebeuren. Het plan om een brochure over verkeersopvoeding op een miljoen exemplaren uit te geven moest opgegeven worden wegens gebrek aan werkingsmiddelen. De politie verleende haar medewerking door gedurende deze week extra veel aandacht te geven aan verkeersovertredingen, waardoor al snel gesproken werd van *la Semaine des Contraventions*. Toch deelde de politie geen boetes uit, enkel waarschuwingen, maar de naam van de betrokkene werd wel genoteerd in een register. Indien naderhand bleek dat een naam meer dan een keer voorkwam, dan werd er alsnog overgegaan tot vervolging. Op 27 september sprak Fernand Demets de bevolking toe op de nationale radio met een conferentie over verkeersveiligheid.<sup>128</sup>

De organisatie van de eerste Verkeersweek mocht dan ook een succes genoemd worden. Dat belette niet dat er kort daarna lezersbrieven in de automobielpers verschenen waarin automobilisten erover klaagden dat er ondanks de Verkeersweek toch nog voetgangers waren die zich niet gedroegen zoals het hoorde.<sup>129</sup> Als een uitloper vond in januari 1925 een bijeenkomst plaats van 25 burgemeesters uit het hele land, voorgezeten door de Brusselse burgemeester Adolphe Max. Er werd afgesproken dat alle grote gemeenten de signalisatie-

<sup>127</sup> *L'Automobile belge*, 21/1/1923, p. 16. Hoewel er hierbij op geen enkel moment verwezen werd naar de Verenigde Staten, kon het moeilijk anders dan dat het Amerikaanse concept van de *Safety Weeks* als model had gediend. De eerste campagnes voor verkeersveiligheid in de Verenigde Staten dateerden reeds van vóór de Eerste Wereldoorlog, en tegen 1923 hadden al meer dan vijftig Amerikaanse steden een veiligheidsweek georganiseerd (Peter Norton, *Fighting Traffic*, Cambridge, 2008, p. 33-8).

<sup>128</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 15/10/1924, p. 472, *L'Automobile belge*, 25/9/1924, p. 30-1 en 10/10/1924, p. 1-3.

<sup>129</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 15/7/1925, p. 319.



Afbeelding 8.9 –  
Verkeersweek, 1936

Bron: *Mon Auto*, maart-april 1936,  
p. 70.

maatregelen van Brussel zouden overnemen, en dat er coördinatie zou plaatsvinden over verkeersmaatregelen.<sup>130</sup>

In 1926 werd nogmaals een Verkeersweek gehouden, van 12 tot 19 september. Ditmaal werd er wel geld gevonden om een brochure te drukken (nota bene twee maal drieduizend frank subsidie van de Automobile Club en de Touring Club), in samenwerking met de Union Routière de Belgique, die intussen toestemming had gekregen van de minister van Onderwijs om een brochure te verspreiden onder 850.000 leerlingen, met daarin *des notions sur les règles de la circulation routière*. Dat er reclame in de brochure mocht staan drukte enigszins de kostprijs. De actie werd omringd met begeleidende lessen. De initiatiefnemers ontvingen felicitaties van verschillende ministers. Het organisatiecomité richtte zich met een verzoek naar de minister van Binnenlandse Zaken om officiële ongevalstatistieken te gaan bijhouden, een verzoek dat gehonoreerd werd.<sup>131</sup>

<sup>130</sup> *L'Automobile belge*, 25/1/1925, p. 8.

<sup>131</sup> *La Route belge*, april 1926, p. 9, september 1926, p. 3-9, oktober 1926, p. 3-5 en april 1926, p. 13, *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 1/6/1926, p. 249-50, *L'Automobile belge*, 10/4/1926, p. 217-8 en 25/6/1926, p. 374.





Afbeelding 8.10 —  
Verkeerstentoonstelling  
van Luik, 1934

Bron: *Royal Auto*,  
1/7/1934, bijlage.

In Luik bestond al sinds 1924 een stedelijke Commission de la Route. Deze plande in 1934 een groots opgezette *Exposition internationale de la signalisation et d'organisation routière*. De tentoonstelling vond plaats van 5 tot 31 juli 1934, maar werd wegens succes verlengd tot 10 augustus. Ze had specifiek tot doel om aan het publiek de vele nieuwe verkeerstekens en -borden die de voorbije jaren langs de wegen waren verschenen beter te laten kennen. De bezoeker kon zich daarna laten trakteren op een kleine proefneming aan de stand van het *laboratoire de psycho-technie*.

Pilotant une voiture, vous ferez un petit voyage agréable dans un site charmeur. Vous roulez et vous roulez... Tout à coup, un enfant sort d'une maison et traverse la route, un véhicule surgit à un carrefour... ou d'autres incidents se produisent. Qu'avez-vous à faire?<sup>132</sup>

Het jaar erna, in 1935, werd in Antwerpen een *Antilawaaiweek* gehouden. Dat was geïnspireerd door een gelijkaardige actie in Nederland, waar de Koninklijke Nederlandsche Automobiël Club (KNAC) een antilawaaiactie had gehouden onder het motto *Verkeersorde bevor-*

<sup>132</sup> *Bulletin officiel de la Fédération Motocycliste de Belgique*, 27/7/1934, p. 6.



Afbeelding 8.11 — Antilawaaiweek in Antwerpen, 1935

Bron: *Toerisme*, 31/1/1936, p. 89.

dert stilte, op instigatie van het Anti-Lawaai Congres van Delft. De Vlaamse Automobiëlbond reageerde hier enthousiast op: "Stilte bevordert verkeersveiligheid," al werd dat meteen gecounterd door een anonieme lezersbrief, die het recht verdedigde van automobilisten om luie voetgangers van de straat te jagen met een claxonstoot: "Ik hecht meer belang aan mijn klakson dan aan mijn remmen."<sup>133</sup> Minister van Openbare Werken Hendrik de Man speelde hierop in en werkte mee aan de organisatie van de *Semaine de la Silence* in Antwerpen van 24 november tot 1 december 1935. Op 24 november werd namelijk een wijziging van het verkeersreglement ingevoerd, waarbij de minister het alomtegenwoordige verkeersrumoer trachtte tegen te gaan door toeteren overdag in de bebouwde kom te verbieden. Tot dan was het verplicht voor een automobilist om te toeteren aan elk kruispunt. De burgemeesters van Antwerpen speelden hierop in door een bijzondere week te organiseren, waarbij een algemeen lokaal verbod op toeteren werd opgelegd en ook de trams stil moesten zijn en bij het vertrek niet langer tingelen. Tegelijk werd er heel wat aandacht besteed aan de opvoeding van de voetgangers. Immers, nu ze niet langer met geluidssignalen verwittigd werden van de komst van een gemotoriseerd voertuig, moesten de voetgangers zelf beter leren opletten, en leren om zelf uit te kijken naar de aanwezigheid van automobielen. De Antilawaaiweek was dan ook evenzeer een oefening in de disciplinerende van het voetgan-

<sup>133</sup> *Auto- en Motorleven*, oktober 1935, p. 156-7 en december 1935, p. 178.

gersgedrag op de openbare weg, een voorproef van de wetswijziging die op dat moment werd voorbereid en die de Verkeerswet bevoegdheid zou geven over het voetgangersverkeer. Tijdens de Antilawaaiweek golden in Antwerpen volgende regels voor voetgangers: niet langer op de weg vertoeven dan nodig ; bij het oversteken de kortste weg nemen en niet langer schuin oversteken ; verplicht gebruik maken van *verkeersstrepen* (op de weg aangeduide oversteekplaatsen), en van politieaanwijzingen of *seintoestellen* (verkeerslichten). Meer dan vierhonderd agenten werden ingezet om deze regels te laten naleven. Aan ieder belangrijk kruispunt waren oversteekplaatsen aangeduid door middel van koperen nagels of witte strepen, en stonden politieposten opgesteld van vijf agenten, bijgestaan door padvinders. In de hele stad patrouilleerden agenten op de fiets en te voet. Naar verluidt hielden de automobilisten zich goed aan het claxonneerverbod, maar waren de voetgangers wat moeilijker te overtuigen: "Tot hiertoe waren zij nooit aan eenige regeling onderworpen geweest en het was dan ook niet te verwonderen dat zij zich niet zoo gemakkelijk hun laatste voorrecht gingen laten ontnemen." De aanzienlijke politiemacht in de stad was dan ook niet overbodig.<sup>134</sup>

In 1936 organiseerde Demets voor de derde en laatste maal tijdens het interbellum een Verkeersweek, van 23 tot 29 maart, ditmaal vooral op het Brusselse gericht.

Een laatste belangrijk instituut dat een rol speelde in de naar voetgangers gerichte opvoedingscampagnes was de Dienst van het Wegverkeer. Deze instelling, sinds 1930 actief in de schoot van de administratie van Openbare Werken, werd in januari 1932 officieel opgericht, gelijktijdig met een hervormde *Commission permanente de la Circulation routière* waarin ambtenaren samen met vertegenwoordigers van de automobilistenorganisaties de herzieningen van het verkeersreglement moesten voorbereiden. Eigenlijk wilden de automobilistenorganisaties liever een autonoom *Office de la Route*, zoals in Frankrijk, waarin zij en niet de administratie de lakens zouden uitdelen. Maar in plaats daarvan kwam er een *Office de la Circulation Routière*, naar het voorbeeld van het al langer bestaande *Office du Tourisme*.<sup>135</sup> De opdracht van de Dienst van het Wegverkeer was bij de aanvang niet erg duidelijk, pas in 1935 zou minister van Openbare Werken de dienst een aantal subcomités geven, voor de hervorming van het verkeersreglement en voor overleg tussen politiehoofden van de grote steden, waardoor de dienst langzaam evolueerde tot een coördinerend orgaan voor het verkeersbeleid.<sup>136</sup>

Maar in 1932 was het nog niet zover. Stichtend diensthoofd Alfons Persijn, een ambtenaar die al langer actief was geweest in automobilistenorganisaties zoals de Vlaamse Toeristenbond,<sup>137</sup> probeerde dan ook in eerste instantie zijn opdracht in te vullen door voorlichting

<sup>134</sup> Belgisch Staatsblad, 21/11/1935, p. 7409, *Parlementaire Handelingen Kamer*, 3/12/1935, p. 108-112, *L'Automobile belge*, 5/10/1935, p. 298, *Toerisme*, 31/1/1936, p. 88-90, BE amsab 94 Archief Hendrik de Man, nr. 361.

<sup>135</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 1/9/1924, p. 404, *L'Automobile belge*, 25/3/1925, p. 1-2, Belgisch Staatsblad, 20/1/1932, p. 245, Velle, *Het Ministerie van Openbare Werken*, p. 506-8.

<sup>136</sup> *L'Automobile belge*, 5/10/1935, p. 298.

<sup>137</sup> Zie zijn artikelenreeks in 1926-1927 in *Toerisme*, het blad van de Vlaamse Toeristenbond, onder de titel "Moet het rijbewijsstelsel in ons land ingevoerd worden?" (*Toerisme*, 15/12/1926, p. 465-7, 15/2/1927, p. 56-7, 1/3/1927,



en educatieve activiteiten. De eerste grote activiteit van de nieuwe dienst was de organisatie van een verkeerstentoonstelling, de *Exposition de la Circulation* die plaatsvond in het Paleis voor Schone Kunsten in Brussel, van 10 tot 21 mei 1933. Het was een soort van *verkeerssalon*, waarbij deelnemers, zoals de grote steden Parijs, Milaan, Genua, Berlijn, Lyon etc., stands hadden waar ze hun realisaties inzake moderne verkeersinrichting voorstelden. Persijn exposeerde ook statistieken, wegenkaarten en de laatste nieuwe technieken inzake plannen van aanleg van wegen en kruispunten, foto's van verkeersongevallen, enzovoort. De tentoonstelling werd georganiseerd in samenwerking met het Comité de Propagande pour la Sécurité de la Circulation van Fernand Demets.<sup>138</sup>

In 1935 was de Dienst van het Wegverkeer betrokken bij de organisatie van de Antilawaaiweek in Antwerpen. Naar aanleiding van de nieuwe voetgangerswet verspreidde de dienst een officieuze *code du piéton* met elf raadgevingen aan voetgangers.<sup>139</sup> In 1936 gaf de Dienst van het Wegverkeer dan twee korte brochures uit voor de opvoeding van de verkeersgebruikers, respectievelijk de automobilisten en de voetgangers. Tegenover de laatste werden volgende vuistregels gepresenteerd:

1. Waagt u niet op de rijweg tenzij dit volstrekt noodzakelijk is ; gebruikt de voetpaden: het is uw plicht.
2. Wandelt niet groepsgewijze om niet de volledige breedte van het voetpad in te nemen.
3. Dwingt nooit de andere voetgangers de rijweg te betreden.
4. Blijft niet voortdurend op de rand van het voetpad ; U loopt gevaar door voertuigen te worden aangereden.
5. Loopt niet op het voetpad.
6. Steekt aan de kruispunten de rijweg over binnen de afgetekende doorgangen.
7. Steekt de rijweg niet schuin maar haaks op zijn as over.
8. Begeeft U maar op de rijweg na zeker te zijn dat uit de ene of andere richting geen voertuig aankomt. Kijkt eerst links, dan rechts.
9. Steekt geen kruispunt of openbaar plein overhoeks over ; gaat er om heen.
10. Wordt het verkeer op een kruispunt door een agent of door lichtsignalen geregeld, wacht dan tot het verkeer in uw richting open is.
11. Leest noch discussieert wanneer U op de rijweg zijt.
12. Blijft in geen geval op de rijweg stil staan, zelfs niet om naar een tram of autobus te wachten.
13. Steekt een rijweg nooit over achter een auto of tram ; U kunt niet zien wat uit de andere richting aankomt.
14. Stapt niet uit of in een rijdende tram.
15. Houdt U niet hangend buiten het balkon van een tram.
16. Ouders, leert uw kinderen voorzichtig zijn op straat.<sup>140</sup>

Maar de Dienst van het Wegverkeer beperkte zich niet tot de voetgangers, ook de gemotoriseerde weggebruikers droegen hun deel van de verantwoordelijkheid voor wat er misliep op de weg: "Zich op de openbare weg correct gedragen is een essentiële burgerplicht: niet alleen het leven en goed van anderen maar ook uw leven en uw bezit staan op het spel!" Zeker voor automobilisten, die vrijwel letterlijk het leven van anderen in hun handen hielden, was het cruciaal om het juiste verkeersgedrag te hanteren. Daarom werden de basishan-

p. 72-3).

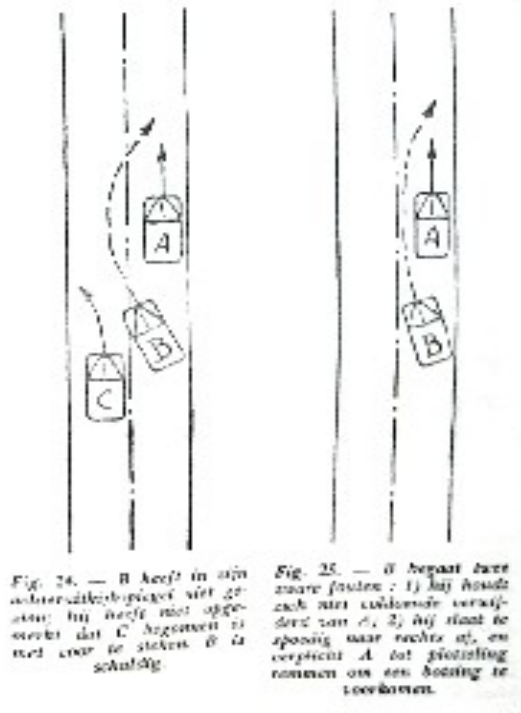
<sup>138</sup> *La Route belge*, november 1932, p. 3 en mei 1933, p. 20-1, *Revue du Touring Club de Belgique*, 1/7/1933, p. 192, *L'Automobile belge*, 20/3/1933, p. 87, *Royal Auto*, 15/4/1933, p. 120-1.

<sup>139</sup> *L'Automobile belge*, 5/12/1935, p. 361.

<sup>140</sup> *Voetgangers. Deze raadgevingen zijn noodzakelijk voor uw veiligheid. Leest ze en ... past ze toe!*, Brussel, s.d.

Afbeelding 8.12 — Raadgevingen voor inhalen, 1936

Bron: *Automobilisten, motorrijders! Veiligheid gaat voor alles!*, Brussel, 1936, p. 19.



delingen van het moderne verkeer tot in de details ontleed en aangeleerd aan de weggebruikers, zoals in dit voorbeeld met het maneuver *Links voorsteken van een andere weggebruiker*:

Verplichtingen van de weggebruiker die wil voorsteken

- 1° Zien of links van de baan en vóór hem, voldoende vrije ruimte bestaat;
- 2° De richtingsaanwijzer doen werken;
- 3° In de achteruitkijkspiegel zien;
- 4° De voor te steken weggebruiker er van verwittigen (overdag door middel van de claxon, en 's nachts met de schijnwerpers) dat men hem gaat voorsteken;
- 5° Voldoende naar links aanhouden om tussen zijn en het voor te steken voertuig voldoende ruimte te laten, ten einde elk gevaar voor aanrijding te vermijden;
- 6° In deze voorwaarden doorrijden tot een voldoende voorsprong op het of de voorgestoken voertuigen genomen is;
- 7° Terug zijn reglementaire plaats op de rijweg, de rechterzijde, innemen zodra er voor de andere weggebruikers geen hinder meer is;
- 8° De richtingsaanwijzer uitschakelen.<sup>141</sup>

De voorlichtingsfunctie van de Dienst van het Wegverkeer werd in 1952 in zekere zin overgenomen door de nieuwe vzw Nationale Vereniging ter Voorkoming van Ongevallen op de Weg (Association nationale pour la Prévention des Accidents de la Route), beter gekend onder de naam *Via Secura*, waarin vertegenwoordigers zaten van de voornaamste ministeries, de rijkswacht en de automobilistenorganisaties. In 1965 werd de Dienst van het Wegverkeer opgenomen in de nieuw opgerichte Hoge Raad van de Verkeersveiligheid, waarvan het secretariaat werd toevertrouwd aan *Via Secura*.<sup>142</sup>

<sup>141</sup> *Automobilisten, motorrijders! Veiligheid gaat voor alles! Dit nooit vergeten*, Brussel, s.d., p. 18-9.

<sup>142</sup> *Tienjarig bestaan van Via Secura, 1952-1962. Het werk verricht in 10 jaar*, Brussel, 1962, *Belgisch Staatsblad*, 13/5/1965, p. 5652-8. Al deze instellingen werden in 1986 samengebracht in het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid.

## Hoofdstuk 9 – Autowegen

De verkeersongevallen en de nieuwe sociale orde op de openbare wegen waren niet de enige aspecten van de automobilisering die een overheidsoptreden noodzaakten. Reeds vóór de Eerste Wereldoorlog was het duidelijk dat de trein over zijn hoogtepunt was en dat de landwegen toe waren aan een wederopstanding. Maar het nieuwe gemotoriseerde verkeer vereiste een geheel ander type van wegen, asfalt of beton in plaats van steenslag of kasseien. Het inzicht in de veranderende aard van de wegen, en vooral het besef van het enorme kostenplaatje dat de onvermijdelijke heraanleg van het volledige wegennet meebracht, groeide maar erg langzaam. Ook in dat opzicht waren de jaren 1920 een kantelperiode, tegen het einde van dat decennium werd er voor het eerst sinds 1896 opnieuw een wegfonds voorzien. Het was het begin van een miljardendans rond wegbouw die een halve eeuw zou voortduren. De automobilistenorganisaties werden van bij de aanvang mee betrokken bij de besluitvorming in een schier eindeloze reeks van officiële adviescommissies, maar ze kregen nooit de bovenhand op de administratie, en naarmate de geldstroom aanzwol leek de onderhandse invloed van betonboeren en andere bouwheren steeds doorslaggegender te worden.

Het nec plus ultra van de automobilisering was natuurlijk de autoweg, de weg die exclusief voor automobielen werd voorbehouden, de ultieme troon voor Koning Auto. De Italiaanse *autostrada*, op zijn beurt geïnspireerd door de Amerikaanse *parkway*, was vanaf de late jaren 1920 het lichtende voorbeeld geweest in Europa, maar evenzeer een voorwerp van dispute. De automobilistenorganisaties waren niet meteen enthousiast, en de overheid en haar ambtenaren vonden het een veel te dure optie in het dichtbevolkte België. Een echt autowegendebat is er in België dan ook nooit geweest. Toen minister de Man in 1935 de kogel door de kerk joeg en het Belgische automobieltijdperk officieel liet aanvangen leek dat vooral te zijn omdat er nu eenmaal geld was en omdat blijkbaar iedereen het deed.

Met het nieuwe nationale wegennet, honderd jaar na het begin van het spoorwegennet, onttoonde de automobiel de trein. Maar de nationale spoorwegmaatschappij was allerm minst bereid om een stap opzij te zetten. Vanaf 1934 brak een oorlog los in de Belgische transportwereld, *le rail contre la route*. De spoorweglobby was een machtige tegenstander, de laatste grote vijand van de automobiel. Maar hun eisen, gaande van belastingverhoging tot een verbod op zware camions, waren erg defensief en politiek moeilijk haalbaar. Dat de komst van de autowegen met verschillende decennia zou uitgesteld worden, was dan ook te wijten aan crisis en oorlog, niet aan de *ijzeren weg* als een volwaardig transportalternatief.

## 9.1 Asfalt, centen en beton

---

Op het gebied van wegenbouw staat de negentiende eeuw staat geboekstaafd als de eeuw van de spoorwegen. Het spoorwegennet werd geconcipieerd als een nieuw nationaal wegen-netwerk, terwijl de landwegen vanaf dan eerder gezien werden als regionale of lokale ver-bindingen rondom de grote treinstations. Tussen 1850 en 1900 gingen de landwegen er dan ook sterk op achteruit, sommige wegen werden versmald van vijftien naar tien en zelfs negen meter, en de verhardingen met steenslag waren minderwaardig van kwaliteit. De groei van de landwegen, uitgedrukt in kilometers, was aanvankelijk nog aanzienlijk, maar het ging vooral over overnames van concessiewegen, en na de afschaffing van de wegentol ook van gemeentewegen. Nieuwe wegen werden meestal gebouwd van en naar de spoor-wegstations. Financieel ging het bijzonder slecht, door overname van minderwaardige en slecht onderhouden wegen, door verlies van inkomsten uit wegentol (de zogenaamde bareelrechten), en doordat er in deze treintijden politiek weinig animo was voor wegkredie-ten. Daar bovenop kwam er vanaf de jaren 1880 nog een tweede aanslag van de spoorwegen op de landwegen: er werd een tweede spoorwegnet aangelegd, de zogenaamde buurtspoor-wegen, die echter niet op eigen grond werden aangelegd maar bovenop de bestaande land-wegen, waardoor het verkeer zwaar gehinderd werd.<sup>1</sup>

Algemeen gezien, spoorwegen en landwegen samen, vertoonden de statistieken een merkwaardig grote aangroei van het wegennet in de negentiende eeuw. Léopold Génicot wees er in zijn baanbrekende wegenstudie in 1947 reeds op dat de aanleg van wegen reeds vanaf de Oostenrijkse periode in de lift zat, weliswaar met een ongelukkige terugval tijdens de woelige Franse periode.<sup>2</sup> Hij berekende dat de jaarlijkse groei van het wegennet onder de Oostenrijkers reeds het erg mooie gemiddelde van 28,7 km nieuwe wegen per jaar kende. Dat viel onder het Franse regime terug tot een bescheiden 12,2 km per jaar, maar steeg onder het Hollandse bewind tot 50,8 km per jaar. Het is daarbij opvallend dat het aandeel van de provinciale wegen in deze laatste periode manifest toenam: 256 van de 813,5 km nieuwe wegen waren provinciale wegen, een cijfer dat in de buurt kwam van de 317,5 km aan nieuwe rijkswegen. Weliswaar is het cijfermateriaal voor deze periode moeilijk te hanteren, en is het ook niet geheel duidelijk waar Génicot zijn conclusies voor de Oostenrijkse periode op baseerde.

Voor de daaropvolgende Belgische periode beschikken we over degelijke statistieken.<sup>3</sup> Tussen 1830 en 1845 werden er maar liefst 1887 km nieuwe wegen aangelegd, of een gemid-

<sup>1</sup> *Wegen gisteren ... en vandaag*, Brussel, 1975, p. 34-5.

<sup>2</sup> Léopold Génicot, 'Etudes sur la construction des routes en Belgique. Deuxième partie. L'occupation française. Troisième partie. La période hollandaise', *Bulletin de l'Institut de recherches économiques et sociales*, xiii, 1947, nr. 5, p. 477.

<sup>3</sup> Verzameld door Gérard Placq in zijn artikel uit 1951, Gérard Placq, 'Le développement du réseau routier belge de 1830 à 1940', *Bulletin de l'Institut de recherches économiques et sociales*, xvii, 1951, nr. 5, p. 460-467.

Tabel 9.1 – Groei van het rijkswegennet in België, 1830-1935

Periode	Groei in %
1830-1845	78,2
1845-1860	49,1
1860-1875	36,2
1875-1890	23,6
1890-1905	17,3
1905-1920	14,8
1920-1935	8,0

Bron: Gérard Placq, 'Le développement du réseau routier belge de 1830 à 1940', *Bulletin de l'Institut de recherches économiques et sociales*, xvii, 1951, nr. 5, p. 462-467.

delde van 125,8 km nieuwe wegen per jaar. De Belgische overheid zette daarbij de Hollandse aanpak verder: de provinciale wegen bleven een groot aandeel opnemen, en de private uitbating van concessiewegen werd zo veel mogelijk gestimuleerd. Na 1845 veranderde dat evenwel geheel. De aanleg van nieuwe rijkswegen begon fel te dalen, en viel terug tot 88 km per jaar in de periode 1845-1890 en 32 km per jaar in de periode 1890-1935. Het was duidelijk dat het zwaartepunt van het nationale wegennet verschoof van de landwegen naar de spoorwegen: tegenover circa 4000 km aan rijkswegen groeide het spoorwegennet tussen 1845 en 1890 aan met ongeveer 4500 km, en voor de periode 1890-1935 stond tegenover een aangroei van circa 1500 km aan rijkswegen liefst 5000 km aan spoorwegen, voornamelijk *chemins de fer vicinaux*. En eigenlijk was de wanverhouding tussen landwegen en spoorwegen nog groter. De forse groei van het rijkswegennet na 1860 werd namelijk overwegend gerealiseerd, niet door de aanleg van nieuwe trajecten, maar door het klasseren van bestaande wegen onder de rijkswegen.<sup>4</sup> Vooral de overname van buurtwegen was van doorslaggevend belang, vanaf deze periode werden deze beetje bij beetje verhard: tegen 1896 was ongeveer een derde, of ongeveer 25.000 km van de naar schatting 80.000 km aan buurtwegen verhard geworden, althans van wat op dat ogenblik nog als buurtweg erkend werd.<sup>5</sup> De gemeenten stonden immers massaal buurtwegen af aan de centrale staat. Tussen 1860 en 1900 werden 1304 km nieuwe wegen aangelegd, maar voor 1831 km wegen overgenomen.<sup>6</sup> Na 1900 ging de staat zelfs zo ver om ook boulevards, parken en lanen, voornamelijk in Brussel, onder het rijkswegennet te klasseren.<sup>7</sup>

De komst van fiets en automobiel gaf aan de landwegen een nieuwe functionaliteit, maar hoe de nieuwe automobiele wegen er moesten uitzien was aanvankelijk niet erg duidelijk. De wegen die er lagen waren kasseiwegen (*routes pavées*) of steen(slag)wegen (*routes empierrées* of *macadams*). Kasseiwegen werden beschouwd als superieur, ze waren het duurst in

<sup>4</sup> Idem, p. 462-467, Christophe, 'Histoire des routes belges', p. 212, Léon Avakian, 'Le rythme de développement des voies ferrées en Belgique de 1835 à 1935', *Bulletin de l'Institut des Sciences Economiques*, vii, 1936, nr. 4, p. 479.

<sup>5</sup> 'Parlementaire Stukken Kamer, 4/3/1898, nr. 90, p. 54-55.

<sup>6</sup> Placq, 'Le développement du réseau routier belge de 1830 à 1940', p. 436-437.

<sup>7</sup> Christophe, 'Histoire des routes belges', p. 218-219.

aanleg maar ook het duurzaamst, en werden gebruikt voor de belangrijkste en drukst bereiden wegen. Voor de overige wegen, de langgerekte linten op de buiten, werd steenslag gebruikt als wegbedekking. In nieuwe staat was deze laatste wegbedekking vlak en soepel, en dus uitermate geschikt voor (snel) automobiëlverkeer, zeker als ze werd afgewerkt met het laatste nieuwe snufje op het vlak van wegentechnologie, de stoomwals. Daarentegen waren de nog vrij fragiele mechanische gedeelten van de automobiël zonder verweer tegen de schokken en het gehotsebots op de robuuste kasseien. De Automobile Club streed in deze periode dan ook nog voor steenwegen in plaats van de vermaledijde kasseien: "La cause qui nous est si chère de l'emploi général du macadam sur nos routes." Dat ging zo ver dat de club in 1898 aan het provinciebestuur van Brabant vroeg om alle bestaande kasseiwegen op te breken en te vervangen door (inferieure) steenwegen, louter voor het rijcomfort van de eerste automobilisten.<sup>8</sup> De ingenieurs waren niet akkoord, alles hing af van de zwaarte van de voertuigen en de intensiteit van het verkeer, algemene regels voor alle soorten wegen waren uit den boze.<sup>9</sup>

De strijd voor nieuwe wegen moest nog beginnen. In 1900 verklaarde minister van Landbouw Maurice van der Bruggen nog in de Kamer:

Les chemins de grande communication qui sont souvent le seul moyen de se rendre d'un endroit à un autre ont été construits par l'Etat il y a cent ans ; ce sont des routes établies au temps de Marie-Thérèse ou de Napoléon. Aujourd'hui ces chemins sont absolument déserts. Les grand'routes de Gand à Courtrai et de Courtrai à Bruges ne répondent plus à leur destination primitive. Les chemins de fer et les canaux ont rendu ces chemins inutiles. Il faudrait un reclassement général de la voirie qui devra bien être opéré un jour.<sup>10</sup>

Maar dat belette niet dat zijn *chef de cabinet*, graaf de Smet de Naeyer, tevens minister van Openbare Werken, het budget van wegeaanleg aanzienlijk had verhoogd (van 3,5 naar 5 miljoen frank), en in 1902 voor de Senaat verklaarde dat hij bereid was om het verzoek tegemoet te komen van de *nombreuses phalanges des cyclistes et des automobilistes* om het gehele wegennet te herwerken, want dit zou het hele land ten goede komen.<sup>11</sup>

Het eerste voorbeeld van een weg die beantwoordde aan de vereisten van het nieuwe, gemotoriseerde verkeer was de *Koninklijke baan* langs de kust. Het betrof de ontsluitingsweg langs de Belgische westkust Oostende-Nieuwpoort-Veurne, daarna afzwaaiend naar het zuiden over Ieper tot de Franse grens voorbij Menen, richting Parijs. Naar verluidt werd deze weg aangelegd op instigatie van koning Leopold II, door de toenmalige regeringsleider graaf de Smet de Naeyer, die de weg tussen juli 1902 en juni 1903 in een recordtijd liet aanleggen en later een laan naar hem genoemd zag in Oostende. De weg was van bij de planningsfase uitdrukkelijk ook bedoeld voor het nieuwe automobiëlverkeer. Het was, zeker op het eerste gedeelte langs de kust, een grandioze baan, 26 tot 40 meter breed, met een strook

<sup>8</sup> *L'Automobile illustré*, 1898, nr. 38, p. 3-4 en 1899, nr. 46, p. 8, *Le Véloce*, 23/1/1898, p. 2, 29/3/1898, p. 2 en 11-14/3/1898, p. 2.

<sup>9</sup> *Annales des travaux publics de Belgique*, oktober 1898, p. 833-4.

<sup>10</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 6/4/1900, p. 910.

<sup>11</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 18/8/1899, p. 2326, *Parlementaire Handelingen Senaat*, 17/5/1902, p. 444.

van zeven meter geteerd of geasfalteerd voor automobielen en andere voertuigen. In 1904 werden ook nog gedeelten voorbij de kust voorzien van een laag asfalt, waardoor dit de eerste (gedeeltelijk) geasfalteerde autoweg werd van België.<sup>12</sup>

Maar dit was jammer genoeg een uitzondering. In de regel waren de Belgische landwegen rond de eeuwwisseling in slechte tot zeer slechte staat. De gekende schrijver Octave Mirbeau had het in 1905 nog striemend over *les offensants et barbares pavés de la Belgique*, en zelfs Charles Woeste bekloeg zich in 1908 over de slechte staat van de wegen in zijn arrondissement Aalst, maar ook in de provincie Limburg. Minister van Openbare Werken Auguste Delbeke antwoordde daarop dat de automobiel nu eenmaal een nieuw type wegen vroeg, en dat hij niet alles in één keer kon heraanleggen, de verbetering der wegen zou stukje bij beetje moeten gebeuren: “L'automobile coûte très cher à l'Etat.”<sup>13</sup>

Het was kenmerkend voor de houding van de overheid tegenover het wegeenvraagstuk in de vroegste periode van de automobilisering: welwillend tegenover de nieuwe weggebruikers, maar aarzelend om met geld over de brug te komen voor wegeaanleg. De wegebudgetten stegen de gehele periode door, maar erg traag: van 15 miljoen frank in 1905 naar 22 miljoen frank aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog.<sup>14</sup> De automobilistenorganisaties, ongeduldig, probeerden hier wat vaart in te krijgen, in eerste instantie door zelf de koe bij de horens te nemen. La Chronique stelde in 1903 om geld in te zamelen voor een lening aan de overheid om Brussel-Gembloux te heraanleggen. Hetzelfde jaar liet de Automobile Club du Namur et du Luxembourg alvast een stuk tussen Namen en Wépion op eigen kosten teren.<sup>15</sup> Op 20 mei 1908 stuurde de Automobile Club een brief naar minister Delbeke met de vraag om toestemming om *bandes de roulement* aan te leggen op een gedeelte van de baan Brussel-Charleroi, in Petite Espinette in de buurt van Waterloo. De bedoeling was om twee smalle rijlinten van 30 cm aan te leggen met 145 cm tussenruimte, in beton bovenop de bestaande kasseien. De minister ging akkoord, na goedkeuring van het lastencohier, en gelastte de Automobile Club om de betonstroken te laten aanleggen over een afstand van vijf kilometer. De Automobile Club gaf de voorkeur aan betonbekleding boven asfalt, waar toen al goede ervaringen mee waren, maar Petite Espinette werd het Waterloo van de vroege betonweg. De stroken waren veel te smal en werden vermalen op de harde ondergrond van kasseisteen. Amper een jaar later was het grootste gedeelte al vernield en verwijderd.<sup>16</sup>

<sup>12</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 5/8/1903, p. 2345, *Automobile-Vélocité*, 17/11/1903, p. 13, G[ustave] Stinglhamber & Paul Dresse, *Léopold II au travail*, Brussel, 1945, p. 232-3.

<sup>13</sup> Octave Mirbeau, *La 628-E-8*, Parijs, 1908, p. 8-9, *Parlementaire Handelingen Kamer*, 21/8/1908, p. 804 en 814.

<sup>14</sup> *Parlementaire Stukken Kamer*, 21/3/1905, nr. 122, p. 28-9 en 19/2/1930, nr. 113, p. 2.

<sup>15</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, april 1903, p. 182, *Automobile-Vélocité*, 17/11/1903, p. 5.

<sup>16</sup> *L'Automobile belge*, 2/6/1908, p. 1-2, *Automobile-Vélocité*, 1/6/1908, p. 612, 4/6/1908, p. 563 en 2/7/1908, p. 660, *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 1/6/1908, p. 262, 15/9/1908, p. 403-4, 15/12/1908, p. 535 en 15/10/1909, p. 439, *Automobile-Aviation*, 11/2/1909, p. 129, *Parlementaire Handelingen Kamer*, 28/4/1909, p. 1171, 5/5/1909, p. 1233, 7/5/1909, p. 1264-5 en 12/5/1909, p. 1286-7.

Van 11 tot 18 oktober 1908 vond in Parijs het eerste *Congrès international de la Route* plaats, onder auspiciën van de Franse regering. Onder meer Jules Hansez van de Automobile Club de Belgique was daarbij aanwezig, en rapporteerde over de werkzaamheden van de sectie wegenaanleg.<sup>17</sup> Een dergelijk wegencongres was een uitstekende gelegenheid om een aantal beleidsmakers uit te nodigen en eisen publiekelijk te maken. Het tweede *Congrès international de la Route* werd van 31 juli tot 12 augustus 1910 gehouden te Brussel. Er waren meer dan duizend genodigden aanwezig uit 28 landen. Het congres werd voorgezeten door de chef van Bruggen en Wegen Charles Lagasse de Locht enerzijds, en de voorzitters van de Automobile Club en de Moto Club anderzijds. Zowel de publieke administratie als de belangenorganisaties van de automobilisten waren dus vertegenwoordigd, en dat verklaarde waarom de besluiten en eisen van het congres eerder genuanceerd en vrij technisch van aard waren, in de vorm van een aantal adviezen over het al dan niet gebruik van teer en asfalt, de plaats van tramsporen en bomen op en langs de wegen, het schoonmaken van straten, etc.<sup>18</sup> Einde 1911 nam een groep uit Antwerpen het initiatief om een *Congrès des Routes Belges* te organiseren. De organisatoren, waaronder Sylvain de Jong van Minerva, kregen de steun van de Chambre Syndicale, en op 23 januari 1912 vond de eerste editie plaats in de Cinquantenaire in Brussel. Een petitie met een lijstje eisen werd nadien aan de minister overhandigd.<sup>19</sup>

Vanaf 1910 bleken de eisen van de automobilisten voor aangepaste wegen door te breken in het parlement, vooral dan in de Senaat. De Gentse senator Émile Coppieters, lid van de socialistische fractie en tevens ook aannemer van openbare werken, die beweerde meegewerkt te hebben aan de organisatie van het congres van 1910, verklaarde dat jaar: “Nous sommes à un moment psychologique, au tournant de l'histoire des routes, depuis l'introduction des automobiles,” en “l'automobilisme réclame d'une façon absolue la réfection complète de nos routes.”<sup>20</sup> De liberale senator Louis Catteau verdedigde de eisen van de wegencongressen in 1911 in de Senaat. Catteau klaagde over de slechte staat van de Belgische wegen en verwoordde de nood om deze aan te passen aan de eisen van het automobilisme. Hij citeerde cijfers van de Chambre Syndicale over het belang van de automobieliindustrie, signaleerde dat American Express een negatief reisadvies gaf aan Amerikaanse toeristen wegens de slechte Belgische wegen, en pleitte ervoor om de fiets- en automobiellast belastingen aan wegenherstel te besteden.<sup>21</sup> In 1912 pleitte een hele reeks senatoren voor een systematische en volledige aanpassing van het Belgische wegennet aan het automobiilverkeer. Minis-

<sup>17</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 30/10/1908, p. 457-60, *Automobile-Vélocité*, 30/7/1908, p. 757-60, 6/8/1908, p. 779-81, 15/10/1908, p. 1024-8 en 22/10/1908, p. 1048-56. Niet te verwarren met de internationale conferentie van Parijs van een jaar later, waar het eerste internationale verkeersverdrag werd gesloten.

<sup>18</sup> *Automobile-Aviation*, 28/7/1910, p. 762-3, 4/8/1910, p. 790, 11/8/1910, p. 818-9 en 18/8/1910, p. 846-9.

<sup>19</sup> *Congrès des routes belges*, Brussel, 1912, p. iii-x, *Automobile-Aviation*, 7/12/1911, p. 1171, 28/12/1911, p. 1245, 4/1/1912, p. 10, 11/1/1912, p. 34-5, 25/1/1912, p. 99-103, 1/2/1912, p. 123-7, 8/2/1912, p. 147-8, 22/2/1912, p. 195, 7/3/1912, p. 245 en 18/4/1912, p. 389

<sup>20</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 14/5/1910, p. 639.

<sup>21</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 5/8/1911, p. 644.



ter van Openbare Werken Aloïs van de Vijvere benadrukte dat zijn administratie had meegewerkt aan de wegencongressen, en volop bezig was aan het uitvoeren van de congresresoluties.<sup>22</sup> Catteau bleef in de volgende jaren zijn aanklachten tegen de slechte Belgische wegen zo verbeteren herhalen dat hem publiekelijk antipatriottisch gedrag werd verweten.<sup>23</sup> Toch was hiermee de kentering ingezet, het belang van de aanpassing van het wegennet aan de noden van het nieuwe gemotoriseerde verkeer werd daarna niet meer in vraag gesteld. In 1931 keek Kamerverslaggever Edouard de Pierpont de Rivière nog eens achterom en vatte de situatie samen.

La route, depuis le développement prestigieux du moteur à essence, acquiert une importance qu'elle n'a jamais connue ; elle est un des principaux canaux d'amenée de la richesse nationale et l'un des organes essentiels de l'activité économique d'un pays. Les transports aisés et rapides font gagner du temps, et le temps c'est de l'argent.<sup>24</sup>

De nood aan nieuwe wegen werd nu erkend. Meteen lagen echter twee andere vragen op tafel: welk soort weg, en met welk geld? De oude vooroorlogse voorkeur van de automobilisten voor steenslag als wegbedekking was achteraf geen geschikte keuze gebleken: dit soort weg veroorzaakte enorme stofproblemen, en het zuigeffect van de automobiellanden herleidde de duurzaamheid ervan zo goed als tot nul. De elasticiteit van de steenwegen maakte dat ze nog steeds te verkiezen vielen boven kasseiwegen, maar er was een verbetering noodzakelijk. De oplossing leek pek te zijn: het drenken van de bovenste laag van de weg in teer, zodat de steenslag ging samenklitten en weerstand bood tegen het zuigeffect van de snel passerende automobielen, en er ook niet langer stofwolken werden opgeworpen. Maar zo een teerbehandeling of *goudronnage* was niet erg duurzaam. De volgende stap was dan ook om de teer te mengen met zand of fijn steengruis en deze te laten verharderen, zodat een fijne korst tot stand kwam bovenop de steenslaglagen: asfalt.<sup>25</sup> Zo een asfaltweg was de ultieme oplossing voor automobielerverkeer: soepel, effen als een biljartlaken en tamelijk duurzaam, een droom voor elke automobielliefhebber. Maar teer, een natuurlijk product gewonnen uit de verbranding van hout of steenkool, was in onvoldoende mate voorradig om er grote wegoppervlakten mee te bedekken. Het was uiteindelijk de automobiel zelf die de oplossing aanreikte. De benzine die uit aardolie gewonnen werd om de automobielmotoren te laten draaien liet een restproduct na, *bitumen*, dat eveneens een soort van pek was, en zo mogelijk nog beter geschikt dan teer om asfalt te maken. In de Verenigde Staten overtrof de productie van chemisch asfalt (op basis van bitumen uit aardolie gewonnen) in het begin

<sup>22</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 30/4/1912, p. 309-12 en 1/5/1912, p. 346-7, 350-1 en 356.

<sup>23</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 19/5/1914, p. 763-5.

<sup>24</sup> *Parlementaire Stukken Kamer*, 20/2/1931, nr. 117, p. 2.

<sup>25</sup> Asfalt wordt toegeschreven aan E.J. De Smedt, een Belgische immigrant en chemicus aan de Columbia University in de Verenigde Staten, die dit in 1870 zou gepatenteerd hebben (I.B. Holley jr., 'Blacktop: How Asphalt Paving Came to the Urban United States', *Technology and Culture*, xlv, 2003, nr. 4, p. 708, *Annales des travaux publics de Belgique*, juni 1901, p. 397-400). Zie ook Christopher Wells, 'The Road to the Model T. Culture, Road Conditions, and Innovation at the Dawn of the American Motor Age', *Technology and Culture*, xlviii, 2007, nr. 3, p. 497-523, p. 513, voetnoot 28.

van de twintigste eeuw voor het eerst deze van natuurlijk asfalt (op basis van bitumen opgedolven in Trinidad).<sup>26</sup> Maar België was natuurlijk geen olieproducerend land, en de import van enorme hoeveelheden bitumen was geen gunstig economisch vooruitzicht. Gelukkig bestond er een alternatief: cement. Op basis hiervan werden betonplaten gemaakt waarmee eveneens steenslagwegen konden voorzien worden van een harde oppervlaktekorst. Bijkomend en belangrijk voordeel was dat cement iets was wat kon geproduceerd worden door de Belgische industrie. De betonweg groeide dan ook in de loop van de twintigste eeuw uit tot nagenoeg de enige concurrent van asfalt.<sup>27</sup>

De Amerikaanse ervaringen met asfaltwegen op het einde van de negentiende eeuw waren gekend in België, en rond de eeuwwisseling was er nogal wat belangstelling voor deze technologische nieuwigheid in wegenbouw.<sup>28</sup> Zoals hoger al vermeld was er op de Koninklijke baan in 1904 reeds op beperkte schaal gewerkt met asfalt, en hetzelfde jaar stuurde minister de Smet de Naeyer twee ambtenaren van zijn departement, ingenieurs van Bruggen en Wegen Beyaert en Froidure, op missie naar Frankrijk om te bestuderen hoe men daar het stofprobleem op steenwegen aanpakte door middel van *goudronnage*.<sup>29</sup> Op basis van deze bevindingen ondernam Froidure in de volgende jaren een aantal proeven in het gebruik van teer op wegen in het arrondissement Leper en ook elders in West-Vlaanderen. Rond dezelfde tijd liet de Automobile Club *des essais de barnitage* uitvoeren in het Terkamerenbos, met goedkeuring van de stad Brussel.<sup>30</sup> Maar deze en andere experimenten met teer op de wegen die vóór 1910 werden uitgevoerd waren vooral gericht op het beteugelen van het stofprobleem, en leverden geen alternatieve wegbekleding op.<sup>31</sup>

In het begin van de jaren 1920 was de situatie enigszins veranderd. Het automobielerkeer was genoeg toegenomen om het wegennet aan de automobiel aan te passen, en niet langer omgekeerd. Asfalt en beton waren als wegtechnologie voldoende ontwikkeld geraakt om in aanmerking te komen als een alternatieve wegbekleding. Asfalt had een streep voor, wegens de ervaringen in Amerika. Bij de heraanleg van de baan Brussel-Gembloux in 1922 – een *schandaalweg* die al jaren een symbooldossier was voor de automobielerorganisaties – werd voor het eerst gebruik gemaakt van *un système de pavage en Asphalt-block*, naar Amerikaans voorbeeld. In oktober 1924 bracht een groep notabelen en industriëlen een bezoek aan Engeland, om de nieuwste wegen aldaar te bestuderen. Toeval of niet, maar een jaar later

<sup>26</sup> Holley, 'Blacktop', p. 723-5.

<sup>27</sup> De geschiedenis van de Belgische cementindustrie van het begin van de twintigste eeuw, onder meer in Obourg, moet nog geschreven worden.

<sup>28</sup> *Annales des travaux publics de Belgique*, oktober 1898, p. 781-2 en april 1899, p. 307-8, *L'Automobile illustré*, 27/1/1900, p. 79 en 15/8/1903, p. 130, *Automobile-Vélocé*, 4/11/1902, p. 5, *Annales des travaux publics de Belgique*, juni 1903, p. 623.

<sup>29</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 3/5/1904, p. 1574, *Annales des travaux publics de Belgique*, oktober 1905, p. 963-995.

<sup>30</sup> *Annales des travaux publics de Belgique*, december 1907, p. 923, 934 en 967, *Parlementaire Handelingen Kamer*, 28/4/1909, p. 1173, 30/4/1909, p. 1202-3, 5/5/1909, p. 1233 en 12/5/1909, p. 1286, *Parlementaire Handelingen Senaat*, 16/6/1909, p. 295, *Automobile-Vélocé*, 21/6/1906, p. 685.

<sup>31</sup> Een overzicht door minister Delbeke: *Parlementaire Handelingen Kamer*, 2/5/1910, p. 1613.



Afbeelding 9.1 –  
Wegbekledingen omstreeks 1935

Kasseien, nog steeds beschouwd als de meest duurzame bekleding.



Asfalt (toen nog asfaltbeton genaamd), reeds decennia in gebruik in de V.S., drong slechts moeizaam door in België.



Beton, een nog jonge wegbekledingstechniek die zich opwierp als de grote rivaal van asfalt.



Tarmacadam (kort tarmac), teer als voorloper van asfaltbekleding, werd later enkel nog voor vliegvelden gebruikt.

Bron: P[aul] Christophe, 'L'histoire des routes belges', *Annales des travaux publics de Belgique*, lxxxviii, 1935, bijlagen.

verscheen in de *Annales des travaux publics de Belgique*, het officiële blad van de Belgische wegenadministratie, een artikel met foto's van de aanleg van een *macadam asphaltique*, gevolgd door reclame voor Spramex, een nieuw product voor wegbekleding van een benzi-

nemaatschappij.<sup>32</sup> Maar de betonindustrie was allerm minst van plan zich te laten opzijzetten. In het tijdschrift van de Automobile Club — die altijd al nauwe banden had gehad met industriële middens — verscheen in 1923 een overzichtsartikel over de stand van zaken in het gebruik van beton als wegbedekking. In het artikel werd erop gewezen dat de Verenigde Staten niet enkel gepioneerd hadden in de ontwikkeling van asfaltwegen, maar eveneens van betonwegen, en uitvoerig berekend welke economische baten een betonindustrie kon brengen.<sup>33</sup> Een ministeriële omzendbrief van 17 december 1925 prees het gebruik van teer bij de herstelling van steenwegen, gaf daarnaast toe dat bitumen een nog geschikter product was, maar liet niet na om op te merken “que le goudron est un produit national auquel il faudra donner la préférence chaque fois que les conditions de prix ou des considérations techniques ne s'y opposeront pas.” Daarnaast gaf deze omzendbrief ook het gebruik van cement mee als alternatief voor bitumen, en schreef bovendien voor wegen met intensief verkeer de keuze voor tussen betonbekleding of kasseien.<sup>34</sup> Een paar maanden later verscheen in de *Annales des travaux publics* een artikel over asfaltwegen, met veel aandacht voor het nieuwe stervormige weggennet rond Londen dat op dat moment werd aangelegd, 350 km aan nieuwe hoofdwegen, de meeste in asfalt. De auteurs waren erg lovend over deze aanpak, en meenden dat deze ook in België zijn nut kon bewijzen, maar stelden met spijt vast dat het een groot probleem was dat de grondstof zou moeten geïmporteerd worden, want niet aanwezig in België of Congo.<sup>35</sup> De administratie was intussen druk aan de slag met experimenten met cement, en in juni 1926 kon de minister aan het parlement een alternatief voorleggen voor asfalt, maar ook voor de dure kasseien: het zogenaamde *béton administratif* (zo genoemd omdat het ontwikkeld was door de wegenadministratie). Intussen legden betonfabrikanten, zoals Van Deuren van Le Soliditeit, aan de minister fantastische voorstellen voor om honderden, nee duizenden kilometers nieuwe wegen aan te leggen met gebruik van hun producten. In de volgende jaren ging de administratie aan de slag met deze en andere betontoepassingen.<sup>36</sup>

Dit alles betekende niet dat de goede oude kasseien nu volledig werden opgegeven. In september 1926 besliste de ministerraad nog om een krediet van tien miljoen frank van het budget van Openbare Werken te gebruiken voor de aankoop van kasseien, dit om de Belgische steengroeven, die in een diepe crisis zaten, te ondersteunen.<sup>37</sup> Maar dat was een erg klein bedrag, de echte strijd ging tussen asfalt en beton. De automobilistenorganisaties kozen nu stelling. In januari 1928 sprak de Touring Club zich resoluut uit voor beton, in oktober

<sup>32</sup> *Bulletin officiel du Royal Automobile Club de Belgique*, 20/2/1922, p. 77, *Bulletin de l'Automobile Club Anversois*, 1/12/1922, p. 20, *De Toerist*, 1/7/1924, p. 197, *Bulletin officiel du Royal Automobile Club de Belgique*, 10/11/1924, p. 6-7, *Annales des travaux publics de Belgique*, december 1925, bijlage.

<sup>33</sup> *Bulletin officiel du Royal Automobile Club de Belgique*, 10/11/1923, p. 9-10.

<sup>34</sup> *Annales des travaux publics de Belgique*, januari 1926, p. 104-114.

<sup>35</sup> *Annales des travaux publics de Belgique*, augustus 1926, p. 511-35.

<sup>36</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 30/6/1926, p. 1898-9 en 31/3/1927, p. 1188, *Mon Auto*, juni 1927, p. 147.

<sup>37</sup> *Notulen van de Belgische ministerraad*, 27/9/1926, p. 7-8.

Tabel 9.2 – Nationale uitgaven voor wegenbouw, 1920-1927

(in frank)	Gewone uitgaven	Buitengewone uitgaven	Oorlogsvergoedingen	Totaal
1920	35.642.000	69.077.000	34.809.000	139.528.000
1921	25.839.000	35.076.000	11.178.000	72.093.000
1922	24.181.000	35.772.000	8.227.000	68.180.000
1923	23.503.000	8.859.000	4.892.000	37.254.000
1924	24.612.000	17.473.000	1.227.000	43.312.000
1925	25.625.000	39.686.000	2.389.000	67.700.000
1926	25.677.000	25.016.000	183.000	50.876.000
1927	28.483.000	25.465.000	541.000	54.489.000

Bron: P[aul] Christophe, 'L'histoire des routes belges', *Annales des travaux publics de Belgique*, lxxxviii, 1935, p. 236.

gevolgd door de Union Routière. In oktober 1929 verscheen in de *Annales des travaux publics* een uitgebreide studie over betonwegen, ondertekend door ingenieur Raoul Dutron, namens de *Groupe[m]ent profes[s]ionnel des fabricants de ciment Portland artificiel de Belgique*.<sup>38</sup> Daarmee leek de strijd wel zowat gestreden. Asfaltbekleding bleef gebruikt worden bij wegeaanleg, maar de hoofdbrokken waren in de volgende jaren telkens weggelegd voor de nationale betonindustrie. Zowel de hoofdweg Brussel-Antwerpen als de eerste autoweg in België, Brussel-Oostende, werden in beton aangelegd, niet in asfalt.

Een tweede kwestie die moest opgelost worden was deze van het geld. Berekeningen over wat het zou kosten om het gehele wegennet geschikt maken voor automobiëlverkeer leverden bedragen op waar alle betrokkenen bij gingen duizelen. Maar het toenemende automobiëlverkeer in de jaren 1920 liet de overheid simpelweg geen keuze. Hoe dan ook moest er na de Eerste Wereldoorlog zwaar geïnvesteerd worden om het wegennet, dat zware verwoestingen had ondergaan in de oorlog, opnieuw berijdbaar te maken. Tegen 1923 was de fase van heropbouw min of meer beëindigd, daarna stabiliseerden de wegenuitgaven zich rond de vijftig miljoen frank per jaar. Dat was meer dan het dubbele van vóór de oorlog, maar mede door de inflatie in deze periode was dat zeker niet voldoende om alle wegen te transformeren. Voor de automobilistenorganisaties was het duidelijk, de meer dan dertig jaar oude strijd voor betere wegen was nog niet gestreden, maar mede door de steeds toenemende opbrengsten van de automobiël- en benzinebelastingen stonden ze sterker dan ooit in hun eisen.

In 1920 publiceerde de automobiëlkrant *L'Automobile* in zijn rubriek *Echos* een brief van een knaapje van twaalf jaar:

Monsieur l'Echotier,

Je suis élève à l'Athénée de Bruxelles et pensionnaire dans une grande maison toute la semaine. Chaque samedi je retourne chez mes parents à Wavre et c'est le chauffeur de mon oncle qui vient me chercher en motocyclette. Il me ramène le lundi matin. Ça dure trois quarts d'heure pour revenir. Je n'ose pas me plaindre à mon wattman ; d'ailleurs j'aime beaucoup sa vitesse à

<sup>38</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 1/1/1928, p. 16-9, *La Route belge*, oktober 1928, p. 23, *Annales des travaux publics de Belgique*, oktober 1929, p. 845-882.

travers tout. Mais il y a de grands trous dans le macadam sur la chaussée de Notre-Dame-au-Bois à Overyssche. Ne pourriez-vous, Monsieur l'Echotier, demander à la commune d'Overyssche de réparer sa voirie? J'aurais moins mal tous les lundis, quand, une fois descendu de la machine à moteur, je me retrouve assis sur mon banc d'écolier, face au tableau noir...

Agréez, etc.

Un petit lecteur de L'Automobile<sup>39</sup>

Behalve een wat naïeve poging om een beleidsverantwoordelijke een traan van compassie te laten wegpinken illustreerde deze kleine noodkreet de veranderende aard van de wegenkwestie. Naarmate de automobilisering een kwestie werd, niet langer van een paar duizend verwende rijkeluiszootjes, maar van tienduizenden en zelfs honderdduizenden gebruikers, die automobielen en motorfietsen gebruikten voor hun gewone, dagelijkse bezigheden, kregen de eisen van de automobilistenorganisaties een steeds zwaarder wegend democratisch en electoraal gehalte. De reactie van de overheid was om de belangenorganisaties mee in het bad te trekken door hen te laten deelnemen aan allerlei gemengde commissies en adviesraden. In 1920 gaf Kamerverslaggever Fernand de Wouters d'Oplinter, drie maanden voor hij zelf minister van Economie werd, aan de regering hierover een advies dat aan duidelijkheid niets te wensen overliet:

Deux grandes associations, le Touring Club et l'Automobile Club, sont à même de prêter à l'administration un concours précieux. Il est à souhaiter que l'État fasse de plus en plus fréquemment appel à leur dévouement. Leur compétence est incontestable et leurs conseils sont indispensables tant pour les travaux de réfection des routes que pour la signalisation.<sup>40</sup>

Naar het voorbeeld van de verkeerscommissie die twee jaar eerder al werd opgericht, creëerde minister van Openbare Werken baron Albéric Ruzette bij ministerieel besluit van 26 november 1923 een *Comité consultatif des routes*.<sup>41</sup> Vertegenwoordigers van onder meer de Touring Club en de Automobile Club maakten hier inderdaad deel van uit, naast ambtenaren en een aantal organisaties uit de bouwnijverheid. Aan de wegenadviescommissie liet de minister, met genoeg mocht aangenomen worden, de delicate taak om de schier eindeloze reeks verzoeken voor wegenherstel van lokale overheden en parlementsleden die lokale belangen verdedigden te wegen en de volgorde van prioriteiten te bepalen. Daarnaast moest de commissie ook de nieuwste ontwikkelingen inzake wegenbouw onderzoeken en hierover aanbevelingen doen, met andere woorden de belangen van benzinemaatschappijen (asfaltimport), cementindustrie en steenhouders (kasseien) in onderling evenwicht brengen. Hoewel er op dat ogenblik nog geen grote budgetverhogingen in het vooruitzicht waren, was het vanaf het begin duidelijk dat de wegenadviescommissie een vinger in de pap zou hebben bij beslissingen waar serieuze financiële belangen mee gemoeid waren.

Maar de betrokkenen waren terughoudend. Enkele dagen na het verschijnen van het ministerieel besluit vond in Brussel opnieuw een wegencongres plaats, op 13 december 1923, bijeengeroepen door de Automobile Club. De reacties op de komst van een wegenadvies-

<sup>39</sup> L'Automobile, 13/11/1920, p. 3.

<sup>40</sup> Parlementaire Stukken Kamer, 25/3/1920, nr. 196, p. 14.

<sup>41</sup> Belgisch Staatsblad, 6/12/1923, p. 5809.

commissie waren gemengd. Sommige sprekers waren voor, andere waren sceptisch, zoals Carlier van het Comité Central Industriel die stelde dat een commissie in de regel werd opgericht als er geen ander middel beschikbaar was. De Touring Club was weifelachtig, voorzitter Séaut vreesde dat het comité een excuus zou zijn voor de minister om zich achter te verstoppen.<sup>42</sup> De socialistische oppositie had eveneens kritiek. In juli 1924 klaagde Henri Delor, zelf een gewezen steenhouwer, in de Kamer dat de patroons van de wegenbouwindustrie goed vertegenwoordigd waren in de commissie maar dat de vakbonden vergeten waren, en dat er gekozen werd voor steenwegen in plaats van kasseiwegen omdat de kleine zelfstandige *paveurs* niet op konden tegen de machtige wegenbouwlobby.<sup>43</sup> Maar algemeen genomen waren de socialisten juist voorstander van grote wegenwerken. In februari 1924, kort na het Wegencongres, interpelleerde Isidore Delvigne de minister in de Kamer. Delvigne was voorzitter van de machtige metaalvakbond en verdedigde resoluut de belangen van het automobilisme. De lamentabele toestand van de wegen was schadelijk voor de belangen van de automobiellindustrie, en voor de handel en het toerisme.

Nous n'avons plus guère de chaussées, nous n'avons que des chemins ravinés, pleins de fondrières, de bosses, d'excavations, d'anfractuosités. En période de pluie, nos chemins sont transformés en véritables bourniers. On n'ose plus s'aventurer sur ces chemins, à moins que guêtrés jusqu'aux genoux ou juchés sur des échasses. Les voitures n'affrontent certains trajets qu'en allégeant tout d'abord la charge de leurs véhicules ; les automobilistes, les motocyclistes et même les cyclistes n'osent plus emprunter toute une série de chemins. Ce ne sont que bris d'essieux, de fusées et de ressorts.

Delvigne vatte de oorzaak kort en bondig samen: “Les routes n'ont pas été faites pour le charroi d'aujourd'hui ; les lourds camions les déforment ; les trop grandes vitesses des autos les déchaussent.” Hij las de besluiten van het Wegencongres voor, zette het standpunt van de Automobile Club uiteen, en riep de minister op om deze eisen te onderschrijven.<sup>44</sup>

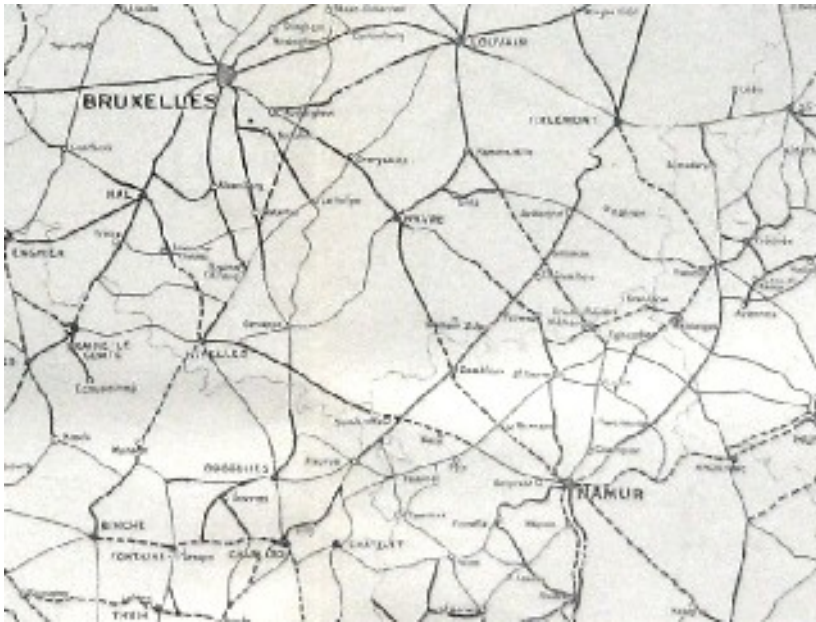
Begin 1925 was de wegenadviescommissie klaar met een klassemment van dringend te herstellen wegen. Het waren hoofdzakelijk de hoofdwegen die stervormig vanuit Brussel vertrokken, richting Oostende, Dinant, Breda, Charleroi, Aken en Mons. Intussen was de socialist Alfred Laboulle minister van Openbare Werken geworden. Laboulle ging akkoord met de aanpak om de herstelling van de wegen aan te pakken vanuit een globaal plan. Maar hij wees erop dat aan de plannen van de commissie een formidabel prijskaartje hing, ook indien men in plaats van kasseien een van de nieuwe wegbekledingen zou kiezen die op dat moment nog door zijn administratie werden uitgetest. Bovendien stelde hij dat de wegen die van en naar de Limburgse steenkoolmijnen liepen absolute voorrang moesten krijgen.<sup>45</sup>

<sup>42</sup> *Bulletin officiel du Royal Automobile Club de Belgique*, 25/12/1923, p. 10-17 en 10/5/1924, p. 7, *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 1/2/1924, p. 71 en 15/2/1924, p. 88-9. Het derde Belgische Wegencongres was mogelijk geïnspireerd door de eerdere bijeenkomst van het vierde Internationaal Wegencongres in Sevilla in het voorjaar (L'Automobile belge, 13/5/1923, p. 10).

<sup>43</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 25/7/1924, p. 2249-50. Patroonsorganisaties in de commissie: Comité central industriel, Groupement général des industries extractives belges, Fédération belge du bâtiment et des travaux publics, Fédération nationale des associations commerciales et industrielles de Belgique.

<sup>44</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 19/2/1924, p. 584.

<sup>45</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 9/7/1925, p. 235.



Afbeelding 9.2 –  
Wegenkaart van de Auto-  
mobile Club, 1925

De stippellijnen duiden de  
voor automobilisten moei-  
lijk berijdbare wegen aan.

Bron: *Bulletin officiel du  
Royal Automobile Club de  
Belgique*, 25/6/1925, bijla-  
ge.

Het was daarmee duidelijk dat een loutere adviescommissie niet zou volstaan. De automobilistenorganisaties moesten aan geld zien te geraken, en om er zeker van te zijn dat het juist besteed werd ook zeggenschap over dat geld. Einde 1923 werd in Frankrijk een wetsontwerp neergelegd dat voorzag in de oprichting van een *Office des routes*. Dat moest een semi-autonome overheidsdienst worden, die zelf een budget zou beheren voor wegenherstelling, enigszins naar het voorbeeld van de Britse *Road Board*, die al in 1909 werd opgericht.<sup>46</sup> Dat was een aantrekkelijke gedachte voor de automobilistenorganisaties, des te meer wanneer zij zelf in het bestuur van deze dienst zouden kunnen zetelen. Daaraan werd een tweede eis gekoppeld, deze van de *emprunt routier* of wegenlening. De gedachte hierachter was dat het stukje bij beetje herstellen van de wegen volgens het ritme van de bescheiden jaarlijkse budgetten nergens toe leidde, en dat het beter zou zijn om een enorme som geld te lenen, het wegennet in zijn geheel in een keer te herstellen, en daarna de lening gedurende een aantal jaren af te betalen. Voor die afbetaling konden de staatsbudgetten voor de wegen aangewend worden, of liever nog de opbrengst van de automobiellastbelastingen. De automobilistenorganisaties bleven de eis voor een wegenregie in de volgende jaren telkens weer herhalen, een voor hen zeldzaam geval van algemene eensgezindheid. Maar het was wachten tot de inflatiestorm van de jaren 1920 zou gaan liggen, en er opnieuw enige begrotingsruimte kwam.<sup>47</sup>

<sup>46</sup> *L'Automobile belge*, 25/2/1925, p. 6-7, Theo Barker & Dorian Gerhold, *The Rise and Rise of Road Transport, 1700-1990*, Londen, 1993, p. 80.

<sup>47</sup> Voor het eerst gelanceerd door Paul d'Aoust, secretaris van de Automobile Club, in oktober 1923 in een artikel onder de pompeuze titel *Via et Vita* (*Bulletin officiel du Royal Automobile Club de Belgique*, 23/10/1923, p. 1). *Bulletin officiel de la Fédération Motocycliste de Belgique*, 6/2/1925, p. 1, *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 15/3/1925, p. 134-5 en 15/12/1925, p. 509, *L'Automobile belge*, 25/4/1925, p. 16-17 en 10/12/1925, p. 25-6, *La Route belge*, juli 1925, p. 9 en 29.



De regering Jaspar, die in mei 1926 aantrad, kon voor het eerst in jaren opnieuw een beleid van investeringen voeren. Op de ministerraad van 18 oktober 1926 nodigde premier Henri Jaspar de regeringsleden uit om suggesties te doen voor de samenstelling van een *Commission des grands travaux*. Deze technische commissie moest een overzicht maken van alle behoeften aan grote werken van het land. Het ging dan vooral over havens, kanalen etc., niet over wegenwerken. Op 17 februari 1927 legde Jaspar aan de ministerraad een ontwerp voor van een commissie voor grote werken, en tegelijk ook een tweede ontwerp, voor een *Commission chargée d'étudier la création d'un Office National des Routes*.<sup>48</sup> Een week daarvoor had Jaspar op zijn kabinet een delegatie ontvangen, op initiatief van de Union Routière en met vertegenwoordigers van de Touring Club, de Automobile Club en de Fédération des Transporteurs, die aan de minister uitvoerig de voordelen van een wegenfonds uiteenzette. Jaspas had naar verluidt positief en geïnteresseerd gereageerd.<sup>49</sup> De dag voordat premier Jaspar zijn voorstel deed, had minister van Openbare Werken Henri Baels in de Senaat een nota besproken van zijn administratie, waarin deze een globaal overzicht had geschetst van de wegenproblematiek. De nota sprak van een nood aan 120 tot 130 miljoen frank over een periode van vijf jaar om te komen tot “des routes satisfaisantes qui répondent aux besoins de l'industrie et du commerce.”<sup>50</sup>

Met het koninklijk besluit van 1 maart 1927 werd de nieuwe wegencommissie opgericht, de facto de opvolger van de wegenadviescommissie van 1923, die onder minister Laboulle niet meer was bijeengeroepen. De commissie was samengesteld uit ambtenaren, vertegenwoordigers van de automobilistenbeweging en van de wegenbouwindustrie. Opmerkelijke leden waren Ernest Martel, van de steenbewerksbond, professor ingenieur Fernand Campus van de Universiteit van Luik, betonboer professor kolonel Pierre Van Deuren, en de twee ex-ministers van Openbare Werken Ruzette en Laboulle, die de commissie voorzaten.<sup>51</sup> Op de tweede bijeenkomst, op 30 april 1927, legde professor Campus een door de Union Routière opgesteld ontwerp voor van een *Régie Autonome des Routes de l'Etat*, naar het voorbeeld van de RTT. Deze nieuwe instelling zou de rijkswegen beheren, voorgezeten door de minister van Openbare Werken, maar met eigen rechtspersoonlijkheid en patrimonium. De wegenregie zou een bestuur krijgen, paritair samengesteld uit ambtenaren en vertegenwoordigers van de automobilistenbeweging en de industrie (maar daarnaast ook bijgestaan door een adviesraad waar de ambtenaren in de minderheid waren), zijn personeel rekruteren uit gedetacheerde ambtenaren van Bruggen en Wegen, en een wegenfonds ter beschikking krijgen gevoed door het wegenbudget van de staat en belastingopbrengsten. Dat was niet minder dan een oorlogsverklaring aan de ingenieurs van Bruggen en Wegen. Tegen een wegen-

<sup>48</sup> Notulen van de Belgische ministerraad, 18/10/1926, p. 11, 13/12/1926, p. 5 en 17/2/1927, p. 5-7.

<sup>49</sup> L'Automobile belge, 10/2/1927, p. 94.

<sup>50</sup> Parlementaire Handelingen Senaat, 16/2/1927, p. 215-6.

<sup>51</sup> Belgisch Staatsblad, 2/3/1927, p. 847-9.

fonds hadden deze uiteraard geen bezwaar, maar hun bevoegdheden, personeel en budgetten voor wegenbouw in handen geven van een externe instelling? De vakbond was eveneens tegen, omdat dit neerkwam op een privatisering van overheidspersoneel, maar de rest van de commissie was helemaal te vinden voor de regie. Voorzitter Ruzette greep in, en drukte op de volgende bijeenkomst een herzien voorstel door, waarin het woord regie vervangen was door fonds.<sup>52</sup> Buiten de wegencommissie was er weinig animo voor een wegenregie. Het Syndicat du Véhicule Industriel was tegen, de kranten zagen er het nut niet van in en vermoedden vriendjespolitiek vanwege de automobilistenbeweging, en vanuit Frankrijk kwam het bericht dat het voorstel voor een Office National des Routes begraven was wegens te veel weerstand van de administratie tegen de inmenging van privé-groepen.<sup>53</sup>

Professor Campus schreef het eindrapport van de wegencommissie, dat op 4 juli door Jaspar aan de ministerraad werd voorgelegd, en op 13 juli aan de Kamer. Het rapport bevatte een voorstel voor de oprichting van een wegenfonds, in meerderheid beheerd door de administratie, en voor wegenwerken uit te voeren in de loop van de volgende vijf jaar, eveneens door Bruggen en Wegen. Jaspar verklaarde in de Kamer dat de regering dit voorstel aanvaardde, maar benadrukte dat de werken niet zouden uitbesteed worden aan derden, maar door de Staat zelf uitgevoerd. Tegelijk kondigde hij aan dat er een nieuwe wegenadviescommissie zou komen.<sup>54</sup>

Op de ministerraad werd het laatste voorstel het eerst behandeld, op 3 en 7 november 1927. Het voorstel om een *Conseil supérieur de la route* op te richten stuitte aanvankelijk op heel wat bemerkingen en moest verschoven worden. De socialistische minister Émile Vandervelde eiste een betere vertegenwoordiging van voetgangers, arbeiders en de spoorwegen, maar zijn partij verdween nog voor het einde van de maand uit de regering. Op 14 december werd het ontwerp dan eindelijk goedgekeurd. Daarna werd het wegenfonds behandeld. Minister van Financiën Maurice Houtart vroeg om de termijn te spreiden over zeven jaar in plaats van vijf, uiteindelijk werd een compromis bereikt op zes.<sup>55</sup>

De *Hoogere Raad der Wegen* werd opgericht bij koninklijk besluit van 24 december 1927. Hij werd door de regering gezien als een uitbreiding van de wegenadviescommissie van 1923. De nieuwe wegenraad werd geacht de weggebruikers te vertegenwoordigen, en de samenwerking met de administratie te bevorderen over wegenvraagstukken van algemene aard.<sup>56</sup> De eerste bijeenkomst van de Hogere Wegenraad vond plaats op 11 juni 1928. Er werd druk vergaderd in de eerste drie jaar, tot tevredenheid van beide partijen rond de tafel, de automobilistenorganisaties zowel als de wegenadministratie.

<sup>52</sup> *La Route belge*, mei 1927, p. 3-5, juni 1927, p. 5 en juli 1927, p. 1, *Mon Auto*, mei 1927 en juni 1927, p. 147-50.

<sup>53</sup> *Mon Auto*, juli 1927, p. 183 en augustus 1927, p. 218, *L'Automobile belge*, 10/8/1927, p. 497-9.

<sup>54</sup> *La Route belge*, juli 1927, p. 11-17, *Parlementaire Handelingen Kamer*, 13/7/1927, p. 2218, *Annales des travaux publics de Belgique*, april 1924, p. 187, *L'Automobile belge*, 10/8/1927, p. 497-9.

<sup>55</sup> *Notulen van de Belgische ministerraad*, 3/11/1927, p. 5, 7/11/1927, p. 4-5, 14/12/1927, p. 9-11 en 19/12/1927, p. 6.

<sup>56</sup> *Belgisch Staatsblad*, 8/2/1928, p. 373-6.

Maar het belangrijkste was natuurlijk het *Bijzonder en tijdelijk fonds der wegen* dat door de wet van 24 april 1928 werd ingesteld, het eerste wegenfonds sinds 1896. Het fonds zou gevoed worden vanuit de buitengewone begroting, en zou zes jaar lang tussen 1928 en 1933 telkens honderd miljoen per jaar kunnen besteden aan herstellingswerken van de zwaar geteisterde staatswegen. Aangezien deze sommen bovenop de gewone wegebegroting kwamen, was er de volgende jaren afgerond zowat een miljard frank ter beschikking voor de wegenis. Premier Jaspar benadrukte voor het parlement dat het fonds deel uitmaakte van een drieluik aan investeringen in staatsinfrastructuur, naast het fonds voor grote werken en de uitbreiding van de Antwerpse haven. Jaspar bevestigde dat de aanzet van het fonds een vraag was geweest van Bruggen en Wegen, die daarna was geconsacreerd door het advies van de wegencommissie. De kredieten waren bestemd voor de herstelling van bestaande wegen, niet voor de aanleg van nieuwe wegen. Hij benadrukte het toegenomen economische belang van het wegennet.

Pour se rendre compte de tous les avantages d'un bon réseau routier pour l'économie nationale, il suffit de voir ce que sont devenus les transports par automobiles aux Etats-Unis d'Amérique, pour constater quel facteur important au point de vue économique constitue un réseau routier bien établi et bien entretenu.

Bovendien wilden de Belgen toch wel graag de halve wereld ontvangen op mooie wegen tijdens het Eeuwfeest van 1930? Het wegenfonds werd begroet met een donderend applaus in het parlement, zowel van links als van rechts.<sup>57</sup>

Maar de automobilistenorganisaties waren net iets minder enthousiast. Natuurlijk was het een prachtige zaak dat er zo veel geld kwam, en dat ze eindelijk goede wegen zouden hebben. Het steeg Alban Collignon, de secretaris van de Union Routière, zowaar stilaan naar het hoofd:

Nous avons arraché au Gouvernement UN MILLIARD pour les routes. Nous avons le pouvoir, et nous en userons à discrétion, de surveiller l'emploi de ce milliard. Nous avons franchi les frontières administratives et sommes invités à participer [...] aux travaux du Domaine Public.<sup>58</sup>

Toch was dat maar een troostprijs. Wat waren ze dichtbij de macht geweest over de openbare wegenis! Hoeveel controle zouden ze niet in handen gekregen hebben mocht Frankrijk zijn Office Nationale des Routes opgericht hebben, mocht België het voorbeeld gevolgd hebben, enzovoort enzovoort. Paul Duchaine, de voorzitter van de Touring Club, haalde in zijn toespraak voor de algemene vergadering van de toeristenvereniging dan ook loeihard uit naar het wegenfonds en de wegenraad: er was een *office* gevraagd, geen *fonds* met een beperkt adviescomité.<sup>59</sup>

<sup>57</sup> *La Route belge*, juli 1927, p. 1, *Parlementaire Stukken Kamer*, 18/1/1928, nrs. 65 en 66, en 16/2/1928, nr. 106, *Parlementaire Handelingen Kamer*, 15/3/1928, p. 703-8, *Parlementaire Stukken Senaat*, 3/4/1928, nr. 112, *Parlementaire Handelingen Senaat*, 4/4/1928, p. 750-1, *Belgisch Staatsblad*, 4/5/1928, p. 2110-2.

<sup>58</sup> *La Route belge*, augustus 1928, p. 17. Hoofdletters in origineel.

<sup>59</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 1/8/1928, p. 347.

Het wegenfonds van 1928 was het kantelmoment van de moderne Belgische wegingeschiedenis, het beginpunt van een nieuw tijdperk van massale investeringen in de landwegen. Al snel werd duidelijk dat de ambities hoger waren dan het budget. In 1931 verklaarde Jules Van Caenegem, de nieuwe minister van Openbare Werken en ingenieur van opleiding, voor de Senaat dat het wegenfonds niet zou volstaan en dat de volledige herstelling van het Belgische wegenet nog eens een miljard zou kosten.<sup>60</sup> Hoewel het wegenfonds wettelijk doorliep tot en met 1933, was het nagenoeg volledige budget begin 1932 reeds uitgegeven. Er waren 2400 km rijkswegen heraangelegd of in herstelling, een mooi resultaat, maar het was amper de helft van het volledige rijkswegenet. Opnieuw op vraag van Bruggen en Wegen werd in 1933 een tweede Bijzonder Tijdelijk Wegenfonds goedgekeurd, opnieuw voor zes jaar, nu met een budget van achthonderd miljoen frank. Het tweede wegenfonds passeerde zonder noemenswaardige discussie door het parlement.<sup>61</sup>

In de jaren 1930 werd er dus eindelijk werk gemaakt van *l'amélioration des routes*. Natuurlijk kon er op lange termijn niet blijvend gewerkt worden met bijzondere en tijdelijke fondsen. Tegen 1933 had Bruggen en Wegen berekend dat het consolideren van de gedane inspanningen en het bestaande wegenet in goede staat onderhouden een jaarlijks wegenbudget noodzaakte van 125 miljoen frank per jaar. Het wegenbudget was op dat ogenblik gestegen van 50 miljoen frank per jaar in de tweede helft van de jaren 1920 naar 75 miljoen frank in 1933. Er was dus nog een lange weg te gaan, maar er was ten minste een langetermijnvisie op wegenbeheer gekomen en de politieke wil was er om stap voor stap de benodigde kredieten ook te verlenen.<sup>62</sup>

Terwijl de rijkswegen via de wegenfondsen een opfrisbeurt kregen, bleven de buurtwegen voorlopig in de kou staan. In 1929 richtte minister Van Caenegem een commissie op die een herstelplan voor de gemeentewegen moest voorbereiden. De verslaggever van de commissie, het Luxemburgse Kamerlid ingenieur Jules Merget, moest drie jaar later evenwel vaststellen dat dit dode letter was gebleven. Einde 1933 werd de commissie heropgericht, maar de minister liet zich reeds verontschuldigen op de installatievergadering en de ambtenaren van Bruggen en Wegen bleken niet de minste interesse te hebben. Toch werkte de commissie Merget in de loop van de jaren 1930 een aantal interessante voorstellen uit, onder meer een ontwerp voor gemeentelijke intercommunales voor wegenwerken.<sup>63</sup> Geconfronteerd met de onwil van de centrale overheid om wegen te financieren waarover ze geen politieke zeg had haalde de commissie Merget een oud dossier boven: de reclassering van de

<sup>60</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 9/7/1931, p. 1314, *Parlementaire Handelingen Kamer*, 3/2/1932, p. 606 en 4/2/1932, p. 647.

<sup>61</sup> *Belgisch Staatsblad*, 24/8/1933, p. 4237-8, *Parlementaire Stukken Kamer*, 28/2/1933, nr. 72 en 11/4/1933, nr. 123, p. 18-20, *Parlementaire Handelingen Kamer*, 27/7/1933, p. 1198-1202, *Parlementaire Handelingen Senaat*, 3/8/1933, p. 736-9, Gregoire, *Autosnelwegen in België*, p. 77. Tegelijk werd een tweede Fonds voor grote werken goedgekeurd ten belope van 3,3 miljard frank.

<sup>62</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 12/4/1933, p. 450-1.

<sup>63</sup> Koninklijk besluit van 24 oktober 1933 (BE ARA T184.96), *Parlementaire Handelingen Kamer*, 23/5/1935, p. 1170-1, 28/5/1935 en 17/12/1935, p. 243-4, *Parlementaire Handelingen Senaat*, 23/3/1938, p. 1035.

gemeentewegen. Bepaalde plaatselijke wegen hadden in de loop der tijd een supralokaal belang gekregen, en kwamen in aanmerking voor opname in het rijkswegennet. In 1935 besliste minister van Openbare Werken de Man om de commissie Merget om te vormen tot een *commission des propositions sur le réclassement des routes*, een beslissing die toegejuicht werd zowel door de verdedigers van de gemeentelijke belangen als de automobilistenorganisaties. Einde 1936 bezorgde de herziene commissie Merget een rapport aan de minister waarin ze voorstelden om 1500 km provinciale en 2000 km gemeentelijke wegen toe te voegen aan het 8000 km tellende rijkswegennet. De nieuwe minister van Openbare Werken Joseph Merlot, een heel wat minder enthousiaste aanhanger van het automobilisme dan zijn partijgenoot de Man, kantte zich niet tegen het principe om zekere wegen door de staat te laten overnemen, maar vond in 1938 dat het op dat moment te veel zou kosten. Het verzoek van de Senaatscommissie om dan ten minste inzage te krijgen in het rapport Merget werd afgewezen met het argument dat het hier een intern administratief document betrof, “*rédigé par un organisme d'information ministérielle*,” en niet voor het publiek bestemd. Pas tien jaar later, met de wegenwet van 9 augustus 1948, zou een deel van de voorstellen van de commissie Merget worden gerealiseerd.<sup>64</sup>

De automobilistenorganisaties hadden in de jaren 1930 nog maar weinig reden tot ontevredenheid op het gebied van de wegenpolitiek. Begin 1933 publiceerde de Automobile Club haar verlanglijstje tegenover het tweede wegenfonds: verbreding van de wegen, recht-trekken van scherpe bochten, ringwegen rond de centra, en herstellen van beschadigingen aan het wegdek, het eerst voor de *axiale wegen* (van Brussel uit naar de rest van het land). Maar dat soort van werken stond hoe dan ook reeds op het programma van het wegenfonds. Verder drong de Automobile Club nog aan op het inzetten van werklozen bij wegenwerken, om buitenlandse toeristen die ons land wilden bezoeken nog sneller comfortabele wegen te kunnen aanbieden.<sup>65</sup> De enige echte oppositie tegen het wegenbeleid van de regering kwam in de jaren 1930 van de Vlaamse automobilistenorganisaties. De Vlaamse Toeristenbond vond dat Vlaamse wegen een veel te klein aandeel ontvingen uit het wegenfonds. In juni 1931 richtte de toeristenvereniging een drukingsgroep op, het *Comité ter verdediging van het Vlaamsche wegennet*, dat meteen bij de minister ging aankloppen. Haar eisen werden in het parlement verdedigd door het Vlaams-nationalistische Kamerlid Ward Hermans.<sup>66</sup>

<sup>64</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 18/12/1935, p. 262, 9/12/1936, p. 392-3 en 407, en 10/12/1936, p. 428, *Parlementaire Stukken Senaat*, 20/1/1938, nr. 69, p. 7-8, *Parlementaire Handelingen Senaat*, 23/3/1938, p. 1036, *Belgisch Staatsblad*, 25/8/1948, p. 6877, *Royal Auto*, 1/12/1936, p. 355.

<sup>65</sup> *Royal Auto*, 15/2/1933, p. 50.

<sup>66</sup> *Toerisme*, 1/2/1931, p. 83-5, 1/9/1931, p. 493, 1/11/1931, p. 620, 15/12/1931, p. 710-4 en 1/5/1932, p. 330, *Parlementaire Handelingen Kamer*, 21/1/1932, p. 506-7.

## 9.2 Autostrade

---

Als twee honden vechten om een been, haal ze dan uiteen. Een radicale oplossing die vanaf het prille begin van het verkeersprobleem werd geopperd: als voetgangers en automobielen letterlijk met elkaar in botsing kwamen op de openbare weg, dat men ze dan uiteen haalde. Dat kon op twee manieren: voetpaden maken en de voetgangers verbieden om elders te lopen dan op die voetpaden (tenzij het niet anders kon), of nieuwe wegen maken voorbehouden voor automobielen en verboden voor voetgangers. Wegen voor automobielen alleen waren een nieuwe fase en een overtreffende trap in de wegenschiedenis.<sup>67</sup> De kern van het nieuwe fenomeen was het exclusiviteitskenmerk dat het droeg, een gedeelte van de openbare ruimte was voor sommige categorieën weggebruikers toegelaten en voor andere uitgesloten. Een *autoweg* was een weg die gereserveerd was voor gemotoriseerde voertuigen.

Autowegen droegen vele namen, die evolueerden doorheen de tijd, en die telkens weer een gedeeltelijk inzicht gaven in de aard van het fenomeen. De eerste autowegen werden gebouwd in New York in 1906-1908, en ze werden *parkway* genoemd. In deze fase was automobielgebruik nog overwegend recreatief, en de parkways waren brede lanen langs, naar en grotendeels doorheen parken en fraaie landschappen, bedoeld om de gebruikers te laten genieten van het omringende natuurschoon. Ze waren voorbehouden voor automobielen, en uitdrukkelijk verboden voor camions en camionettes, zogenaamd commercieel of utilitair verkeer dus. Een andere vroege naam die in de Verenigde Staten werd gebruikt was *freeway*. Dat sloeg niet op wegen die vrij waren van tolheffing, maar letterlijk op *free ways*, wegen waar automobielen vrijuit konden rijden, zonder onderweg hinderlijke obstakels tegen te komen als voetgangers, omwonenden of kruispunten.<sup>68</sup> In de jaren 1920 kwam de autoweg ook naar Europa, het eerst naar Italië. De Italiaanse term *autostrada* werd in heel wat Europese talen nagenoeg letterlijk vertaald: *Autobahn* in het Duits, *autoroute* in het Frans, *autoweg*

<sup>67</sup> Internationaal: Gijs Mom, 'Roads without rails. European Highway-network building and the desire for long-range motorized mobility', *Technology and Culture*, xlvii, 2005, p. 745-772; Europa: Erik van der Vleuten (e.a.), 'Europe's System Builders: The Contested Shaping of Transnational Road, Electricity and Rail Networks', *Contemporary European History*, xvi, 2007, nr. 3, p. 321-347; Groot-Brittannië: Peter Merriman, *Driving spaces: a cultural-historical geography of England's M1 motorway*, Oxford, 2007; Italië: L. Bortolotti & G. De Luca, *Fascismo e autostrade. Un caso di sintesi. La Firenze-mare*, Milaan, 1994, Massimo Moraglio, *Storia delle prime autostrade italiane. Modernizzazione, affari e propaganda*, Turijn, 2007; Duitsland: Martin Kornumpf, *HAFRABA e.V. Deutsche Autobahn-Planung 1926-1934*, Bonn, 1990, Erhard Schütz & Eckhard Gruber, *Mythos Reichsautobahn: Bau und Inszenierung der 'Strassen des Führers' 1933-1941*, Berlin, 2000, Thomas Zeller, *Straße, Bahn, Panorama: Verkehrswege und Landschaftsveränderung in Deutschland von 1930 bis 1990*, Frankfurt, 2002; Nederland: Hans Buiter, 'Hoogviadukten in het polderland? De introductie van de autosnelweg in Nederland', *NEHA-Jaarboek*, lx, 1997, p. 285-306, Ewout Frankema & Peter Groote, 'De modernisering van het Nederlandse wegennet. Nieuwe perspectieven op de ontwikkeling voor 1940', *NEHA-Jaarboek*, lxxv, 2002, p. 305-328; Verenigde Staten: Tom Lewis, *Divided Highways: Building the Interstate Highways, Transforming American Life*, New York, 1997, Bruce Seely, 'Visions of American Highways, 1900-1980', in Hans-Liudger Diemel & Helmuth Trischler (eds.), *Geschichte der Zukunft des Verkehrs. Verkehrskonzepte von der Frühen Neuzeit bis zum 21. Jahrhundert*, Frankfurt, 1997, p. 260-79.

<sup>68</sup> Latere autowegen in de Verenigde Staten, onder meer deze die Robert Moses in New York in de jaren 1920 bouwde, werden ook nog *parkway* genoemd, maar tegen dan was deze term al sterk verouderd. Nog andere Amerikaanse termen waren onder meer (*super*)*highway*, *expressway* of *turnpike*. Al deze termen werden in de praktijk door elkaar heen gebruikt.

in het Nederlands, voor zover niet gewoon van *autostrade* werd gesproken tenminste. Deze termen duiden de essentie aan van het nieuwe wegenfenomeen: de exclusiviteit, het gereserveerd zijn voor slechts een bepaalde voertuigcategorie. De geijkte Britse term, *motor way*, week hier lichtjes vanaf, maar was in feite de meest correcte term, autowegen waren immers voorbehouden aan automobielen in de ruime zin, dus ook moto's, camions, bussen etc. De alternatieve Nederlandse term *snelweg* wees in nog een andere richting: wegen die voor automobielen waren voorbehouden waren wegen waar snel werd gereden, in sommige gevallen werd zelfs het begrip *minimumsnelheid* geïntroduceerd. Voertuigen op zulke autowegen moesten in beweging blijven, en die beweging mocht niet beneden een bepaalde snelheid vallen.<sup>69</sup>

Autostrada, freeway, snelweg, de namen voor de nieuwe wegen somden hun essentiële kenmerken op. Het fundamentele kenmerk van een autoweg was dat van een *special purpose road*. Het was geen weg voor algemeen gebruik, maar enkel toegankelijk voor specifieke categorieën voertuigen, meestal enkel motorvoertuigen. Daaruit vloeiden twee andere kenmerken voort die het verkeer op een autoweg kenmerkten: het moest *ongehinderd* zijn, dus geen omwonenden, verkeerslichten of kruispunten ; en het moest *snel* zijn, dus meerdere rijvakken, uitgestrekte op- en afritten, en geen scherpe bochten. Deze verkeerskenmerken leken een uitvloeisel te zijn van de vroege automobieltuur van touring en sporting: ongehinderd om zo vlot mogelijk de horizon tegemoet te rijden en exotische landschappen te bewonderen, en snel om de roes van de snelheid ten volle te beleven. Maar dat was slechts schijn: in werkelijkheid lieten autowegen zich juist erg slecht inpassen in de vroege beleving van het automobilisme. Toeristen vonden het autoweglandschap lelijk en saai, en gaven de voorkeur aan charmante, kronkelige landweggetjes, en sportsmen konden op autowegen zonder inspanning ongeziene snelheden halen, maar juist dat maakte dat er niets meer aan was. Automobilistenorganisaties stonden dan ook vaak ambigu tegenover autowegen: louter maatschappelijk gezien konden ze het nut ervan wel inzien, maar hun enthousiasme was vaak ver te zoeken. Historisch gezien zijn de autowegen er gekomen in een fase waarin het automobieltverkeer overwegend utilitair was geworden, het waren wegnetten die in de eerste plaats een verkeerseconomische functionaliteit hadden – verbeteren van de transportinfrastructuur – en dan ook voornamelijk door ingenieurs werden gevraagd. Daarnaast mogen we uiteraard ook niet blind zijn voor het politieke potentieel van de machtige bouwwerken die de autowegen waren: Mussolini hield ervan, evenals de Futuristen, en de Nazi's gebruikten automobilisering (Reichsautobahnen en Volkswagen) zoals Lenin elektrificatie had gebruikt, als een fundering voor een nieuwe maatschappelijke orde. Waarmee overigens

<sup>69</sup> Daarnaast bestaat in België een naamgeving die wettelijk is vastgelegd in het verkeersreglement, dat spreekt van *autosnelweg*, en waarin de term autoweg voorbehouden is voor een tussencategorie.

niet gezegd is dat enkel dictatoriale regimes oog hadden voor de propagandistische waarde van autowegen.

Hoewel de werkzaamheden aan de Bronx River Parkway al in 1907 waren begonnen, was het een sectie van de Long Island Motor Parkway, een private tolweg die gebouwd werd door de gekende automobilist en miljonair William Vanderbilt, die in 1908 als eerste voor het publiek werd opengesteld. Deze vroegste autowegen, nog beperkt tot New York, beantwoordden nog niet aan alle latere kenmerken van autowegen. Pas in de vroege jaren 1920 begon in de Verenigde Staten goed en wel het tijdperk van de *superhighways*, niet in het minst geholpen door federale financiering met de *Federal Road Aid Act* van 1916 en de *Federal Highway Act* van 1921.<sup>70</sup> Het New Yorkse voorbeeld werd in Europa nagevolgd door Berlijn, dat tussen 1912 en 1921 zijn *Automobil-, Verkehrs- und Übungsstraße* (AVUS) bouwde, 19 km lang, voorbehouden voor gemotoriseerd verkeer, met gescheiden rijbanen maar ook met keerlussen aan weerszijden zodat het als racecircuit kon gebruikt worden.<sup>71</sup> Ook de Italiaanse *autostrada* die als oudste autoweg wordt beschouwd had een recreatieve oorsprong, ze moest de rijke burgerij van Milaan op snelle wijze naar de vakantieoordn aan de Alpijnse meren in het noorden brengen. De Italiaanse Touring Club lanceerde het idee voor een *auto-via* Milaan-Venetië begin 1922, zakenman Piero Puricelli pikte het op in april (maar met de Alpen als bestemming in plaats van Venetië) en kreeg het in december verkocht aan de fascistische regering. In 1925 werd *Milano-Laghi* geopend, een 84 km lange tolweg. 's Werelds eerste moderne autoweg stuitte op heel wat scepsis, maar oogste evenzeer bewondering. Vrijwel onmiddellijk nadat de plannen van de fascistische regering bekendgeraakten, begon men in Frankrijk plannen te maken voor een autoweg Parijs-Versailles, en in Groot-Brittannië voor een autoweg Londen-Birmingham.<sup>72</sup> In Duitsland werd in 1925 het ambitieuze project *Hafraba* opgestart dat een transeuropese autoweg wilde realiseren, door een verbinding Hamburg-Frankfurt-Bazel te laten aansluiten op het Italiaanse autowegennet.<sup>73</sup>

België liep bepaald niet achterop inzake automobilisering, en de gedachte aan afzonderlijke, voor automobielen voorbehouden wegen kwam hier dan ook al snel aan bod. Aanvankelijk ging het vooral om sneller te kunnen rijden. Le Véloce stelde al in 1900, naar aanleiding van een uit Amerika overgewaaid idee: "Pourquoi ne demanderions-nous pas au gouvernement la création de routes spéciales pour les chauffeurs?" Liefst breed en zonder scherpe bochten, en voorbehouden zodat de automobilisten sneller dan tien kilometer per uur zouden kunnen

<sup>70</sup> Richard Bessel, 'Transport', in Colin Chant (ed.), *Science, Technology and Everyday Life, 1870-1950*, Londen, 1989, p. 183 e.v., John Rae, *The Road and the Car in American Life*, Cambridge, 1971, p. 38-9 en 71, James Flink, *The Automobile Age*, Cambridge, 2001, p. 170.

<sup>71</sup> Hans Pohl (ed.), *Die Einflüsse der Motorisierung auf das Verkehrswesen von 1886 bis 1986*, Stuttgart, 1988, p. 8.

<sup>72</sup> Massimo Moraglio, *Storia delle prime autostrade italiane. Modernizzazione, affari e propaganda*, Turijn, 2007, *L'Automobile belge*, 18/2/1923, p. 12 en 11/3/1923, p. 8.

<sup>73</sup> Martin Kornrumpf, *HAFRABA e.V. Deutsche Autobahn-Planung 1926-1934*, Bonn, 1990.



rijden zonder achter elke bocht politie te moeten vrezen.<sup>74</sup> Nog in 1900 deed L'Automobile Belge een oproep om een weg voor automobielen alleen aan te leggen: "Il avait été question d'établir une voie pour autos, sans transition aucune aux contre voies usagées par les hippomobiles."<sup>75</sup> Enkele maanden later kwam in het Franse automobielijdschrift La Locomotion Automobile het idee ter sprake van *routes spéciales pour automobiles* langs de bermen van de spoorwegen. Dit werd opgepikt door Félix Pardon in Le Petit Bleu: automobielen moesten kunnen rijden aan snelheden van 75 tot 100 km per uur om praktisch te zijn, daarom moesten er wegen komen die speciaal gereserveerd waren voor automobielen, net zoals er spoorwegen waren speciaal voor het treinverkeer. Maar Le Véloce schoot dit plan compleet af: Belgische chauffeurs waren veel te redelijk voor zoiets en vroegen enkel verbetering van de bestaande wegen, om de reglementaire dertig per uur te kunnen halen op de buitenwegen.<sup>76</sup> De gedachte aan autowegen bleef dus in deze periode geheel in de recreatieve sfeer: autowegen als grote wegen waar geen snelheidsbeperkingen zouden gelden en automobilisten hun duivels zouden kunnen ontbinden. In dat verband ging ook de opening van de parkway in New York niet onopgemerkt voorbij, de Annales des travaux publics de Belgique wijdde hieraan een artikel.<sup>77</sup> Maar de automobilistenwereld was hierover verdeeld, en sowieso was de politieke wereld niet bereid om de enorme kosten van nieuwe wegen te dragen voor pleziertrips alleen.

Certes, il serait souhaitable d'avoir des routes spéciales pour les automobiles. Mais si nous nous avisons de les réclamer, j'entends gémir les budgétaires de M. le ministre des travaux publics et, d'autre part, protester les automobilistes qui ne prétendent pas se voir confiées sur les routes spéciales: ce qu'il leur faut, c'est la route de tout le monde, le paysage, les surprises et les imprévus de la route ; je n'irai pas jusqu'à dire qu'ils trouvent un plaisir volontaire à élabousser les passants, mais il est certain que, si on les obligeait à circuler entre deux talus gazonnés, au fond de tranchées profondes, sans autre horizon que celui réservé aux trains des chemins de fer, leur goût ne serait pas satisfait.<sup>78</sup>

Aldus senator Émile Braun in 1909, die als burgemeester van Gent beter dan wie dan ook zijn vierwielige medeburgers kende, en wist dat lange, brede autowegen niet enkel duur waren maar ook saai.

Hoewel de algemene teneur ten opzichte van autowegen vóór de jaren 1920 niet erg positief was, waren er toch enkele voorlopers. De *Boulevard de Grande Ceinture* van Brussel dateerde van lang voor het automobielijdsperk. Victor Besme tekende in 1862 een ring rond Brussel uit, die de grote uit Brussel vertrekkende lanen onderling moest verbinden en alle toenmalig bestaande *faubourgs* moest omvatten. De ring begon in Laken en werd in eerste instantie in het zuiden en westen van Brussel uitgebouwd. Het was nooit de bedoeling de hele ceinture in een keer te bouwen, gedeelten werden maar getrokken als er urbanistische nood leek te bestaan. Het laatste stuk werd gelegd in 1910, daarna werd er niet meer verder

<sup>74</sup> *Le Véloce*, 27/5/1900 [eigenlijk verschenen op 3/6/1900], p. 1.

<sup>75</sup> *L'Automobile belge*, 14/8/1900, p. 2.

<sup>76</sup> *L'Automobile belge*, 12/3/1901, p. 1-2, *Le Véloce*, 9/4/1901, p. 9.

<sup>77</sup> *Annales des travaux publics de Belgique*, februari 1909, p. 170-1.

<sup>78</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 9/6/1909, p. 234.

afgewerkt want de faubourgs waren al lang de ceinture voorbij.<sup>79</sup> Toch werden er in de jaren 1920 opnieuw onteigeningen gedaan, en in 1938 kon zowaar nog een stuk feestelijk geopend worden, de huidige boulevard Louis Mettwie tussen Molenbeek en Koekelberg, genaamd naar de stichtende voorzitter van de Chambre Syndicale de l'Automobile en burgemeester van Molenbeek. ADIA merkte bij deze gelegenheid op dat dat een grotere ring langs Grimbergen, Asse, Waterloo etc. zich intussen opdroeg.<sup>80</sup>

Een ander voorbeeld van een voorloper van een autoweg was de verbinding Brussel-Antwerpen. De verbinding tussen de commerciële en administratieve hoofdsteden van het land was de grootste verkeersader van België, maar de kwaliteit van de baan, die onderweg dwars door een aantal dorpskernen passeerde, liet danig te wensen over. Théo Frank van *L'Automobile illustré* gaf aan zijn lezers voor 1900 de volgende Nieuwjaarswens mee: "Puissez-vous voir commencer cette année la transformation de la route Anvers-Bruxelles-Gembloux."<sup>81</sup> Deze noord-zuidroute was de oudste weg waarvoor de heraanleg werd gevraagd in het nieuwe landwegentijdperk. Koning Leopold II dacht er net zo over, en liet in zijn testament een som geld na met de vraag om deze te besteden aan een aantal infrastructuurwerken in het land, waaronder de aanleg van een nieuwe, directe verbinding Brussel-Antwerpen. Uiteindelijk zou het ter beschikking gestelde bedrag niet volstaan, maar de koninklijke wens leidde er wel toe dat de ministers van Openbare Werken vanaf 1909 zich met het project gingen bezighouden.<sup>82</sup> De ingenieurs van Bruggen en Wegen maakten een ontwerp waarbij de oude weg Brussel-Antwerpen over Vilvoorde en Mechelen werd vermeden, en een nieuwe directe verbinding over Meisse en Boom werd getrokken, zo recht mogelijk en in de eerste plaats bedoeld voor automobielerverkeer.<sup>83</sup> De werken liepen vrij vlot vanuit Antwerpen tot het binnenkomen van Boom, en vanuit Brussel tot Wolvertem, maar tussen die twee punten moesten heel wat onteigeningen gebeuren en verschillende bruggen en viaducten gebouwd worden. Dit bleef jarenlang aanslepen. In 1925 informeerde koning Albert nog eens bij de minister hoe het gesteld was met de wens van zijn voorganger, maar Hij gooide Zijn armen in de lucht toen de kostprijs op tafel werd gelegd.<sup>84</sup> Het probleem met de *boulevard Bruxelles-Anvers* was dat de weg gebouwd werd tijdens de overgang naar een autowegentijdperk. Mettertijd ging de nieuwe baan een aantal kenmerken vertonen van de latere autowegen, maar het bleef vlees noch vis. Zo liep het tracé niet langer doorheen dorpskernen en werd het gebruik van asfalt al vroeg in de jaren 1920 overwogen. Maar ondanks een poging om de meeste overwegen te vermijden waren er talrijke kruispunten, kwam er in Willebroek een draaibrug, en waren er stroken voorzien voor trams, fietsers en voetgangers.

<sup>79</sup> Guillaume Jacquemyns, *Histoire contemporaine du Grand-Bruxelles*, Brussel, 1936, p. 102-6.

<sup>80</sup> *La Revue de l'A.D.I.A.*, augustus 1938, p. 211-2, *La Revue de l'A.D.I.A.*, oktober 1938, p. 287.

<sup>81</sup> *L'Automobile illustré*, 30/12/1899, p. 47.

<sup>82</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 21/1/1932, p. 509-10.

<sup>83</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 8/5/1908, p. 665, *Parlementaire Handelingen Kamer*, 3/7/1913, p. 1769, *Automobile-Aviation*, 14/3/1912, p. 267-9 en 5/12/1912, p. 1231.

<sup>84</sup> *La Route belge*, 6/1925, p. 31.



Afbeelding 9.3 –  
Wegverlichting Brussel-  
Antwerpen, 1937

Bron: BE mundaneum  
RUD.1937 [datumvermel-  
ding: 8/2/1937]

Dat de vernieuwingen voornamelijk het automobielerkeer ten goede zouden komen, zorgde begin jaren 1920 nog voor heel wat kritiek.<sup>85</sup> Vanaf de tweede helft van de jaren 1920 werd de discussie gevoerd of Brussel-Antwerpen een *autostrade* moest worden, maar er was nog steeds veel weerstand.<sup>86</sup> Na 1935 werden de werken eindelijk opnieuw opgenomen, in het kader van het nieuwe autowegenbeleid. Maar het was eigenlijk al te laat, enkel Brussel-Oostende werd een waarachtige autostrade, Brussel-Antwerpen werd eerder een brede laan voor snel gemotoriseerd verkeer. Ondanks een indrukwekkende straatverlichting die in 1937 werd ingehuldigd kwam enkel het nieuw aangelegde gedeelte van circa achttien kilometer tussen Wolvertem en Boom in aanmerking als autoweg, en ook daar waren nog kruispunten. Tegen 1939 was de kersverse verbinding eigenlijk al afgeschreven door de ingenieurs, en werd luidop gedroomd van alweer een nieuwe verbinding Brussel-Antwerpen-Breda, langs Vilvoorde en Mechelen.<sup>87</sup>

<sup>85</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 1/7/1920, p. 481, *Bulletin officiel du Royal Automobile Club de Belgique*, 25/9/1923, p. 22, *De Auto*, juni 1925, p. 90.

<sup>86</sup> *Annales des travaux publics de Belgique*, 1927, p. 346, *Mon Auto*, juli 1927, p. 182-3, *Parlementaire Handelingen Kamer*, 29/2/1928, p. 571 en 7/3/1928, p. 621, *Parlementaire Handelingen Senaat*, 2/5/1928, p. 758-9.

<sup>87</sup> *Faits et Opinions concernant l'Automobile*, oktober 1936, p. 17, *La Route belge*, april 1937, p. 1 en 8-9, *La Revue de l'A.D.I.A.*, augustus-september 1939, p. 233.

De nieuwe baan Brussel-Antwerpen was een mooie illustratie van hoe het denken over (auto)wegen evolueerde tussen 1910 en 1935. Nog voor de Eerste Wereldoorlog was de overtuiging gegroeid dat er opnieuw moest gewerkt worden aan de hoofdwegen over land, wegens de komst van nieuw, gemotoriseerd verkeer. *La grande croix de l'automobile* voorzag een stervormig netwerk van hoofdwegen die Brussel zouden verbinden met de buurlanden: naar de kust langs Gent, Brugge en Oostende; naar Nederland via Antwerpen; naar Duitsland via Leuven en Luik; en naar Frankrijk via Charleroi. De term *croix* verwees naar een oude eis uit het cyclisme, dat een *croix cyclable* had gevraagd, een noord-zuid- en een oost-west-verbinding die samen een kruis vormden (Oostende-Brugge-Gent-Brussel-Leuven-Luik en Antwerpen-Mechelen-Vilvoorde-Brussel-Gembloux). Naar analogie hiermee was al in 1898 om een *croix routable* gevraagd. In 1913 verklaarde minister van Openbare Werken Joris Helleputte dat het *croix automobile* “bijna voltooid” was.<sup>88</sup>

Tegen 1920 was het *croix automobile* uitgegroeid tot een lijst van ten minste vijftien hoofdwegen die zouden moeten heraangelegd worden. Tegelijk begon de discussie of de heraanleg zou gebeuren in de vorm van autowegen. Onder de titel *Faisons un rêve!* publiceerde L'Automobile Belge in 1921 een radicaal pleidooi om het verkeer te ontdebellen door wegen aan te leggen die enkel voor automobielen zouden bestemd zijn. Maar in tegenstelling tot de discussie van enkele decennia daarvoor werd de vraag naar autowegen niet langer gesteld in termen van iets waar de automobilist recht op zou hebben, om zijn of haar hobby te kunnen beleven. Het heette nu dat de creatie van autowegen de enige waarlijk efficiënte oplossing was voor het probleem van de automobielongevallen: “La création d'un réseau de routes spéciales rendrait la sécurité aux bourgades. Elle limiterait pour l'automobiliste le danger en le cantonnant.”<sup>89</sup> Een ministerieel besluit in 1923 deed een eerste stap in deze richting door voor een aantal grote wegen rond Brussel automobilisten en wagenmeners elk een eigen voorbehouden wegstrook toe te wijzen.<sup>90</sup>

Daarmee was het debat geopend. In de loop van de volgende jaren regende het voorstellen om autowegen in België te gaan bouwen, vanuit heel verschillende hoeken en met sterk uiteenlopende motivaties.

#### 1924 – Voorstel Simon

In 1924 publiceerde ingenieur Marcel Simon, volgens L'Automobile Belge namens een groep industriëlen uit Charleroi, een boekje onder de titel *Avant-projet de construction d'une voie directe Bruxelles-Charleroi. Auto-Route. Bloc électrique*. Het bevatte een volledig uitgewerkt

<sup>88</sup> L'Automobile illustré, 1899, nr. 46, p. 6-7, La Belgique automobile, 5/6/1900, p. 1, Parlementaire Handelingen Senaat, 19/8/1913, p. 568, Automobile-Aviation, 12/12/1912, p. 1261.

<sup>89</sup> L'Automobile belge, 17/11/1921, p. 1. Zie ook L'Automobile belge, 18/2/1923, p. 12.

<sup>90</sup> L'Automobile belge, 29/11/1923, p. 3.

voorstel voor een gecombineerde autoweg annex elektrische express-tramway tussen Brussel en Charleroi, met plan en baanprofiel in bijlage. De motivatie was zowel verkeerseconomisch (te druk automobiëlverkeer heeft een eigen weg nodig) als verkeerspolitiek (ongevallen met voetgangers vermijden). Het plan Simon voorzag een 45 km lange en 52 meter brede, rechte rijweg, speciaal voor automobielen. Maar het ging maar gedeeltelijk om een autoweg, het voorstel voorzag omwonenden en wegstroken voor *promeneurs*, en er werd niet gesproken over vermijden van kruispunten.<sup>91</sup>

#### 1924 – Voorstel Laurent

Ingenieur en automobiëljournalist André Laurent lanceerde als reactie op het plan Simon zijn eigen voorstel. Laurent repte niet over voorkomen van ongevallen of de zegeningen van een modern vervoerswezen, maar had het over de noodzaak om het verkeerspotentieel te maximaliseren, waarmee hij terugkeerde naar de oude stelling dat snelle automobielen de mogelijkheid moesten krijgen om snel te rijden. Het voorstel Laurent voorzag de aanleg van negenhonderd kilometer autowegen naar Italiaans model, dus kaarsrecht, in beton, zonder kruispunten en met op- en afritten. Deze autowegen moesten drie rijvakken tellen om inhaalmaneuvers mogelijk te maken, en voorbehouden worden aan personenwagens. Er moest een *minimumsnelheid* opgelegd worden van *140 km per uur*, met hellende bochten zoals in racepistes, en pechstroken. Aangezien de overheid toch nooit geld had was het beter dit wegennet te laten bouwen en uitbaten door privé-investeerders. Nog opvallend: zowat tweederde van dit wegennet zou in Wallonië aangelegd worden. Niet erg verbazingwekkend kreeg dit radicale voorstel geen enkele vorm van respons.<sup>92</sup>

#### 1927 – Voorstel Chappat

Chappat vertrok van de stelling dat snelle, rechte autowegen enkel van belang konden zijn voor commercieel en utilitair goederen- en personentransport. Toeristen zouden deze wegen mijden omdat ze zo saai en lelijk waren, voetgangers hadden er niets te zoeken, en trams moesten definitief vervangen worden door autobussen. Daarom stelde hij een netwerk voor van snelle wegen van slechts twaalf meter breed. Deze zouden enkel de hoogst noodzakelijke wegstroken bevatten voor de camions en bussen waarvoor ze bestemd waren, en zo ver mogelijk van de bewoonde wereld worden aangelegd. Chappat voorzag twee grote assen: Antwerpen-Brussel-Charleroi, met vertakkingen naar de Borinage en Namen, en Luik-Vilvoorde aansluitend op de eerste as. Ook hij gaf de voorkeur aan privé-investeerders boven de overheid.<sup>93</sup>

<sup>91</sup> M. Simon, 'Avant-projet de construction d'une voie directe Bruxelles-Charleroi. Auto-Route. Bloc électrique', *Annales de l'Association des ingénieurs sortis des écoles spéciales de Gand*, 5e série, xiv, 1924, nr. 4, p. 314-324, *L'Automobile belge*, 10/10/1924, p. 4-6.

<sup>92</sup> *L'Automobile belge*, 10/11/1924, p. 12.

<sup>93</sup> *Mon Auto*, 12/1927, p. 345-6.

### 1928 – Voorstel de Kerchove de Dentergem

Graaf André de Kerchove de Dentergem, gouverneur van Oost-Vlaanderen, sprak in 1928 de provincieraad toe over het wegenprobleem. De Kerchove had op eigen initiatief een verkeerstelling laten uitvoeren op de baan Brussel-Oostende, en vastgesteld dat er pieken waren tot twintig automobielen per minuut. Hij sprak zich uit voor een *triage* tussen snel en traag verkeer, naar het Italiaanse voorbeeld, in de vorm van een autostrade tussen Brussel en Oostende. De kost kon berekend worden op twee miljoen frank per kilometer, maar met tolheffing kon dat bedrag gerecupereerd worden. Hij riep de regering uitdrukkelijk op om een commissie samen te stellen om een autowegenkruis voor te bereiden, Antwerpen-Henegouwen en Oostende-Luik. De Kerchove herhaalde deze oproep twee jaar later voor de Senaat. De minister verklaarde evenwel dat het voorstel veel te duur werd bevonden. Bruggen en Wegen gaf de voorkeur aan het herstellen van de bestaande weg.<sup>94</sup>

### 1931 – Voorstel Collignon

De Motor Union Liège deed in 1931 haar duit in het zakje. Haar medewerker Théo Collignon lanceerde een voorstel tijdens een conferentie bijgewoond door onder meer burgemeesters Xavier Neujean van Luik en Frans Van Cauwelaert van Antwerpen: een autoweg Luik-Antwerpen. Tegelijk met de aanleg van het Albertkanaal zou dat een nieuwe schakel worden tussen de commerciële en de industriële hoofdsteden van België. Bovendien was de aanleg des te gemakkelijker omdat er op het traject al grotendeels een weg lag. Enkel een stuk van ongeveer dertig kilometer tussen Sint-Truiden en Aarschot moest nog aangelegd worden, liefst inbegrepen een ringweg rond de twee genoemde steden. Dit korte stuk was bovendien grotendeels plat en had weinig kruispunten. Dit voorstel werd in 1932 opgepikt door de vereniging van het Wegencongres, die in de eerste aflevering van haar tijdschrift maar liefst twee ontwerpen voor een autostrade Luik-Antwerpen publiceerde, met plannen en al, van respectievelijk ingenieur Pol De Bruyne van de stad Luik en van ingenieur Fernand Dupont van de provincie Luik. Het voorstel werd in het parlement eveneens verdedigd door de secretaris van de christelijke metaalvakbond Hubert Delacolette.<sup>95</sup> Inderdaad werd het enkele jaren later in de plannen van Bruggen en Wegen opgenomen.

### 1933 – Voorstel Van den Hoeck

Begin 1934 berichtte L'Automobile Belge over een voorstel van de Gentse architect O. van den Hoeck. Deze stelde voor om bovenop de bestaande spoorwegen autowegen te bouwen

<sup>94</sup> André de Kerchove de Denterghem, *Discours d'ouverture, Gent, Conseil provincial de Flandre Orientale*, 1928, p. 12-25, *Parlementaire Handelingen Senaat*, 11/4/1930, p. 857-8, 16/4/1930, p. 892 en 903, *L'Automobile belge*, 20/11/1928, p. 751.

<sup>95</sup> *La Route belge*, januari 1931, p. 26 en april 1931, p. 19, *L'Automobile belge*, 5/9/1931, p. 439-40, *Tijdschrift der Bestendige vereniging der Belgische wegencongressen*, 1932, nr. 1, p. 71-112, *Parlementaire Handelingen Kamer*, 19/12/1933, p. 561.



Afbeelding 9.4 –  
Zwevende autowegen  
volgens Van Deuren, 1934

Bron: *L'Automobile belge*,  
20/2/1934, p. 54.

op pijlers. Van den Hoeck voorzag zwevende autostrades in beton, 12,80 m breed, twee maal drie rijstroken, met in de bodem ingewerkte verlichting en benzinepompen en pechtelefoons onderweg. In elke stad zou een station komen met een garage, reparatieatelier, hotel-restaurant en toeristisch infobureau. Bouwen op viaducten was natuurlijk prijzig, maar daartegenover stond dat er geen dure onteigeningen moesten gedaan worden. Bovendien waren de spoorlijnen al mooi vlak en recht, zonder scherpe bochten, en moesten er op deze manier in het dichtbevolkte België niet opnieuw gronden aan wegebouw opgeofferd worden. Van den Hoeck voorzag trouwens wegentol, om de investering terug te verdienen. De architect vermeldde niet waarom er eigenlijk autowegen moesten komen, maar wees op een aantal voordelen: tijdelijke oplossing voor de werkloosheid, stimulans voor industrie en bouwrijverheid, en snellere wegen en minder files voor de automobilisten.<sup>96</sup>

#### 1934 – Voorstel Van Deuren

Ook het spectaculaire project Van Deuren zocht het in de lucht. Op uitnodiging van de Union Routière de Belgique en voor een uitgelezen publiek van vooraanstaande ambtenaren en politici presenteerde professor ingenieur kolonel Pierre Van Deuren op 20 oktober 1934 een ambitieus plan voor een *réseau aérien d'autostrades* in België. Het ging om niet minder dan 850 km nieuwe wegen die alle grote steden van het land met elkaar zouden verbinden. Het plan Van Deuren voorzag autowegen van achttien meter breed over zes rijvakken, drie in elke richting, gebouwd als viaducten, vijf meter boven de grond, naar het voorbeeld van een bestaande autoweg doorheen het centrum van Chicago. Zo konden hindernissen onderweg gemakkelijk vermeden worden en de uitgestrekte terreinen onder de autostrades gebruikt worden voor openbare nutsvoorzieningen, hospitalen, kantoren, woongelegenheden etc. Pierre Van Deuren, die zelf belangen had in de betonindustrie, stelde dat voor de realisering veertigduizend arbeiders nodig waren gedurende tien jaar. De gronden onder de viaducten zouden kunnen doorverkocht worden aan privé-eigenaars voor winkels, bedrijven etc. Voor het overige voorzag Van Deuren financiering uit de wegefondsen, reclamepa-

<sup>96</sup> *L'Automobile belge*, 5/1/1934, p. 3-4.



Afbeelding 9.5 –  
Klaverblad van New  
Jersey, 1931

Afbeelding opgenomen in  
het verslag van de missie  
naar de Verenigde Staten  
van directeur van Brug-  
gen en Wegen Paul Chris-  
tophe.

Bron: *Annales des travaux  
publics de Belgique*, januari  
1931, p. 63.

nelen en tol voor buitenlandse voertuigen. Behalve de in deze jaren obligate verwijzing naar de *opslorping van de werkloosheid* gaf Van Deuren niet echt aan waarom de autowegen zo nodig waren, maar hij wees op het militaire voordeel. De vijf meter hoge betonnen boulevards konden gemakkelijk omgebouwd worden tot verdedigingslinies. Nadat de automobielpers over het plan bericht had, bracht ook *Le Soir illustré* in juni 1934 een reportage.<sup>97</sup>

Vanzelfsprekend hadden de ingenieurs van Bruggen en Wegen in deze een sleutelfunctie, maar zij lieten zich maar erg moeilijk overtuigen. Paul Christophe, hoofd van de wegensectie van Bruggen en Wegen, woonde in oktober 1930 het zesde Internationaal Wegencongres bij in Washington, en bracht uitvoerig verslag uit over de stand van zaken van de wegenbouw in de Verenigde Staten.<sup>98</sup> Een jaar later werd in Genève een *Bureau international des Autoroutes* opgericht dat meteen een internationaal congres rond autowegen organiseerde, en Christophe werd zowaar ondervoorzitter. In de volgende jaren werd de bouw van autowegen dan ook bestudeerd binnen de nationale wegenadministratie.<sup>99</sup>

Maar voorlopig bleven de ingenieurs de slogan huldigen *Via vita*, de weg was nauw verweven met het dagelijkse leven van de bewoners van een gebied, zowel de omwonenden als de weggebruikers, en de investeringen in wegenbouw moesten dan ook aan de gehele bevolking ten goede komen, niet enkel aan een gemotoriseerde kaste. In 1934 liet minister van Openbare Werken Gustave Sap even in de kaarten kijken van zijn administratie: geen afzonderlijke autowegen, in plaats daarvan verbreden van de tien of vijftien belangrijkste hoofdwegen tot liefst zestig meter, zodat er plaats zou komen zowel voor brede voetpaden en bermen als voor een extra weggedeelte in het midden, voorbehouden voor het snelle verkeer. Een plan dat volgens *Mon Auto*, gezien de fenomenale hoeveelheid benodigde onteigeningen en de intentie van Bruggen en Wegen om stap voor stap te gaan, *slechts een eeuw of twee*

<sup>97</sup> *L'Automobile belge*, 20/2/1934, p. 53-4, *Royal Auto*, 1/2/1934, p. 44, *La Route belge*, maart 1934, p. 9 en juli 1934, p. 1-3.

<sup>98</sup> *Annales des travaux publics de Belgique*, januari 1931, p. 63, *L'Automobile belge*, 5/3/1931, p. 158.

<sup>99</sup> *L'Automobile belge*, 20/9/1931, p. 481-2, *Mon Auto*, juli 1932, p. 103. Zie ook Frank Schipper, 'The Drive for Peace? Road Planning and the European Project during the Interbellum', ongepubliceerde paper (SHOT 2005).



zou kosten om af te werken.<sup>100</sup> In zijn gezaghebbende overzicht van de Belgische wegengeschiedenis uit 1935 herhaalde Christophe, inmiddels hoofd geworden van Bruggen en Wegen, de stelling dat nieuwe wegen nodig waren maar dat deze in geen geval exclusief voor automobiëlverkeer konden voorbehouden worden.

Ces projets n'ont rien de commun avec ceux que certains publicistes ont mis en avant dans la presse sous le nom d'*autostrades* ou, pour parler français, d'*autoroutes*.  
Il est inutile de discuter ici ces idées dont le snobisme fait tous les frais et qui n'ont jamais été appuyées d'une offre ferme de participation dans la dépense.<sup>101</sup>

Christophe somde een hele reeks bezwaren op tegen het aanleggen van autowegen in België. De Italiaanse en Duitse autowegen waren gefinancierd door tolheffingen, maar in België waren de wegen in goede staat, en het beetje extra snelheid dat een autoweg zou toelaten was geen tol waard. Financiering door verhoging van automobiëlbelastingen was oneerlijk, omdat de autowegen er maar stap voor stap zouden komen en intussen ook gefinancierd zouden worden door belastingbetalers in wiens streek er nog geen lagen. In een dichtbevolkt gebied als België was het ondenkbaar om elk kruispunt te voorzien van een brug of een tunnel. Omwonenden hadden wettelijk toegang tot de openbare weg, om voetgangers, fietsers etc. weg te houden van autowegen was een nieuwe wet nodig. En ook in de oplossing die al circuleerde binnen de administratie, wegen voldoende breed maken om in het midden extra baanvakken voor automobiëlverkeer te leggen, had Christophe weinig vertrouwen wegens te duur. Daarom was de administratie op dat moment, op instigatie van Christophe, een aantal nieuwe wegen aan het bestuderen, recht en breed en verwijderd van de bebouwde kom, zij het dus wel met hier en daar en kruispunt en toegankelijk voor alle weggebruikers.<sup>102</sup> Maar directeur Christophe hoorde tot een generatie die op het punt stond om met pensioen te gaan. Intussen waren in Brugge een paar jonge ingenieurs van Bruggen en Wegen volop bezig om het nieuwe wegentijdperk voor te bereiden.

De beslissing van minister van Openbare Werken Hendrik de Man om vanaf 1936 van start te gaan met de bouw van de eerste autowegen in België kwam onverwacht, maar was nauwelijks verrassend. Er waren in de jaren daarvoor een aantal evoluties geweest die de overheid rijp maakten voor een bocht in het wegenbeleid.

Ten eerste was er het internationale voorbeeld. Over het Italiaanse voorbeeld in de jaren 1920 was nog enigszins lacherig gedaan, maar de Duitse plannen waren andere koek. De autoweg Keulen-Bonn die in 1932 openging maakte diepe indruk, vooral omdat het duidelijk maakte dat de Weimarrepubliek het meende met haar verregaande plannen.<sup>103</sup> En dat was nog klein bier vergeleken met de versnelling die het Hitlerregime aan de bouw van

<sup>100</sup> *Mon Auto*, 3/1934, p. 65-6.

<sup>101</sup> Christophe, 'L'histoire des routes belges', p. 291. Cursivering in origineel.

<sup>102</sup> *Idem*, p. 291-4.

<sup>103</sup> *Royal Auto*, 1/9/1932, p. 252-4.



Afbeelding 9.6 –  
Europese autowegenkaart  
van AIACR, 1931

Bron: *Royal Auto*,  
1/5/1931, p. 152.

autowegen gaf. Duizenden kilometers werden voorzien.<sup>104</sup> De rest van Europa zou volgen, de eerste Europese autowegenkaarten verschenen. België kon niet achterblijven, of het riskeerde geïsoleerd in een hoekje van Noordwest-Europa achter te blijven. Dat gold overigens evenzeer voor Nederland, dat gelijktijdig met België plannen voor autowegen begon te maken, en er nog meer vaart achter zette.<sup>105</sup> De Internationale Wegencongressen hielden de druk hoog, het zesde in Washington in 1930 liet Bruggen en Wegen kennismaken met de Amerikaanse autowegentechnologie, en het zevende in München in 1934 deed hetzelfde met de *Reichsautobahnen*.

Ten tweede waren er de Belgische Wegencongressen, die als een forum en spreekbuis fungeerden voor de voorstanders van autowegen. Dat waren niet zozeer de traditionele automobilistenorganisaties als de Automobile Club of de Touring Club, die wel participeerden in de congressen maar over de kwestie van de autowegen twijfelachtig en huiverig bleven. Een nieuwe generatie jonge ingenieurs presenteerde zichzelf op het spreekgestoelte, en vond een gewillig oor bij de goed vertegenwoordigde cement- en bouwbedrijven. Ambtenaren en beleidsvoerders kregen in het begin van de jaren 1930 vanuit de wegencongressen voortdurend de dringende vraag naar autowegen onder de neus geduwd.

Het Eerste Belgisch Wegencongres van 1930 in Luik werd georganiseerd vanuit de Universiteit de Liège, door professor ingenieur Fernand Campus, in samenwerking met ingenieur

<sup>104</sup> Wolfgang Sachs, *For Love of the Automobile*, Berkeley, 1992, p. 48.

<sup>105</sup> In 1935 trad minister Van Lidth de Jeude aan, ingenieur en voor het eerst een voorstander was van autowegen. Het besluit van 24 juli 1936 keurde een autowegennet goed van 1400 km. Het Derde Rijkswegenplan van 1938 maakte een begin van uitvoering van de aanleg van autowegen (Vinne, *De trage verbreiding van de auto in Nederland*, p. 359-76).

Fernand Dupont en de stad Luik, in het kader van de Expo van Luik van hetzelfde jaar.<sup>106</sup> Campus, die al eerder zijn sporen had verdiend in de nationale wegenadviescommissie, richtte later de Bestendige Vereniging der Belgische Wegencongressen op, een samenwerkingsverband tussen de oude automobilistenorganisaties, een aantal cement-, bouw- en metaalbedrijven, een aantal ingenieurs, en vertegenwoordigers van publieke overheden zoals Bruggen en Wegen en de Stad Gent.<sup>107</sup> Reeds op het eerste congres in Luik klonk de wens “que le Gouvernement étudie, sans tarder, la construction d'un réseau d'autoroutes complétant le réseau routier belge et qui serait relié au réseau analogue des pays voisins.”<sup>108</sup> Op het derde congres van 11 tot 15 september 1935 in Brussel werden de eisen voor autowegen nog dwingender herhaald: “Parmi les travaux envisagés par le Gouvernement, afin d'assurer le maximum de sécurité à la circulation automobile, la construction d'autostrades s'impose en premier lieu.”<sup>109</sup> De organisatie mocht het genoeg smaken dat minister de Man in zijn openingstoespraak voor het wegencongres haar verwezenlijkingen prees, en bekendmaakte dat het budget van Openbare Werken met zevenhonderd miljoen frank zou stijgen.<sup>110</sup>

Ten derde, zo de top van Bruggen en Wegen gekant was tegen de nieuwlichterij van de autowegen, dan lag dat anders bij de jonge ingenieurs die net hun carrière begonnen bij de wegenadministratie. Sinds het pleidooi van gouverneur de Kerchove de Dentergem in 1928 hing de gedachte aan een autoweg Brussel-Oostende in de lucht, en voor ingenieur Émile Claeys, hoofd van de Brugse afdeling van Bruggen en Wegen, en zijn adjunct ingenieur De Wulf was een schitterender uitdaging moeilijk denkbaar. De twee wegenambtenaren bezochten de werven van de Duitse autowegen in aanbouw, en Claeys was verslaggever van het Internationaal Wegencongres in München in 1934. Hetzelfde jaar nog richtten zij in hun administratie in Brugge een bijzondere sectie op die het eerste schema uittekende voor een autoweg Brussel-Oostende, een voorbeeld dat inspirerend werkte voor andere lokale afdelingen van Bruggen en Wegen. De administratie was dus geenszins onvoorbereid in 1935, wel integendeel. Hetzelfde jaar nog werd Paul Christophe aan het hoofd van Bruggen en Wegen opgevolgd door Paul De Heem, die allermint een tegenstander van autowegen zou blijken te zijn.<sup>111</sup>

Ten vierde was er het keynesiaanse beleid van de regering Van Zeeland, die in maart 1935 aantrad. De Belgische goudvoorraad werd geherwaardeerd, en van het geld dat aldus vrijkwam werd 3,5 miljard frank toevertrouwd aan het *Office de Redressement Économique*

<sup>106</sup> Volgens de Automobile Club en de Touring Club eigenlijk het derde Belgische wegencongres, na deze van 1912 en 1923.

<sup>107</sup> In 1936 nam deze vereniging het vzw-statuuut aan (*Belgisch Staatsblad. Verenigingen zonder winstoogmerk*, 24/10/1936, p. 801-13).

<sup>108</sup> *Tijdschrift der Bestendige vereniging der Belgische wegencongressen*, 1932, nr. 1, p. 91.

<sup>109</sup> *Tijdschrift der Bestendige vereniging der Belgische wegencongressen*, 1935, nr. 7, p. 37.

<sup>110</sup> *Derde Belgisch wegencongres*, Brussel, 1935, p. 99, *Royal Auto*, 15/10/1935, p. 308-9, *L'Automobile belge*, 5/10/1935, p. 299-302.

<sup>111</sup> Gregoire, *Autosnelwegen in België*, p. 11-18 en 79-80.

(OREC). Deze schoof dan weer 700 miljoen frank door, bovenop het bestaande budget, naar minister van Openbare Werken en Opslorping van de Werkloosheid Hendrik de Man, die aldus een miljard frank te investeren had in wegenbouw.<sup>112</sup> Zo bekeken was de budgetpost van 125 miljoen frank voor autowegen in de begroting van 1936 niet eens zo gek veel, maar vergeleken met het gewone wegenbudget van circa 75 miljoen frank was het wel een grote stap vooruit. Bovendien ging het om een recurrente post.<sup>113</sup>

Het door de Man geconcipeerde Plan van de Arbeid, in december 1933 aangenomen op het congres van de Belgische Werkliedenpartij, vermeldde reeds in de uitvoeringsmaatregelen: “de verbetering van de economische toerusting, b.v. door de electrificatie van de spoorwegen en het aanleggen van een wegennet voor auto's.”<sup>114</sup> Toch stond de aanleg van autowegen niet centraal in het gedachtengoed van de Man. In zijn openingsspeech voor het Belgisch Wegencongres van 1935 weigerde hij pertinent om hierover uitspraken te doen: “Je vous prie, Mesdames et Messieurs, de ne pas en conclure qu'on va consacrer cet argent à la construction d'autostrades! Sur cette question je n'exprime pas encore mon opinion.” De Man wilde eerst een aantal technische consultaties doen over de kwestie — waartoe hij het bijwonen van het wegencongres rekende — en ging er niet geheel onterecht vanuit dat de wegenadministratie niet klaar was om een autowegenprogramma dadelijk en op grote schaal uit te voeren. Bovendien zag hij ten gronde autowegen ook niet als de ultieme oplossing voor het moderne verkeersprobleem, slechts als een aspect ervan: “En d'autres termes, si l'on construit des autostrades, ce sera quelque chose d'expérimental, qui se situera en dehors du cadre général de notre politique routière, mais qui ne changera rien d'essentiel aux problèmes qui se posent et qui sont à résoudre.”<sup>115</sup> Ook in de Kamer had de minister voordien al een gelijkaardig ontwijkend antwoord gegeven op vragen naar autowegen van Hubert Delacolete en van Edward Anseele, die de minister wees op de passage uit zijn publicatie *Exécution du plan de travail* die over de autowegen handelde.<sup>116</sup>

Op 30 oktober 1935 diende minister de Man een ontwerpbegroting in waarop een post opgenomen was voor een bedrag van 125 miljoen frank, te besteden aan *routes nouvelles: Bruxelles-Ostende, Aerschot-Saint-Trond, Tervueren-Tirlemont, Anvers-Mer*. Het woord autowegen viel dus nog niet, en de betrokken nieuwe wegen waren gedeeltelijk overgenomen van het programma Christophe, en gedeeltelijk een antwoord op de vele vragen naar autowegen. Toch zouden al deze wegen op termijn autowegen worden. Op de begroting van 1937 werd

<sup>112</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 28/5/1935, p. 1210-5. Uiteindelijk verleende OREC op de begroting van Openbare Werken van 1936 voor 0,9 miljard frank aan buitengewone kredieten, voor 1937 1,2 miljard en voor 1938 0,7 miljard, waarvan echter slechts een gedeelte effectief werd opgebruikt (Guy Vanthemse, 'De mislukking van een vernieuwde economische politiek in België vóór de Tweede Wereldoorlog: de OREC (Office de Redressement Economique) van 1935 tot 1938', *Belgisch Tijdschrift voor Nieuwste Geschiedenis*, xiii, 1982, nr. 2-3, p. 368).

<sup>113</sup> *Parlementaire Stukken Kamer*, 30/10/1935, nr. 4-xix, p. 66.

<sup>114</sup> 'Het plan van den arbeid', in *Stenografisch verslag. XXXXVIIIste congres der B.W.P. Brussel, 24 en 25 december 1933*, Brussel, De Wilde Roos, 1934, p. 167.

<sup>115</sup> *Tijdschrift der Bestendige vereniging der Belgische wegencongressen*, 1935, p. 100, *Royal Auto*, 15/10/1935, p. 309.

<sup>116</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 23/5/1935, p. 1181-3 en 28/5/1935, p. 1211, Hendrik de Man, *De uitvoering van het plan van den Arbeid*, Antwerpen, p. 429.

dezelfde omschrijving gebruikt, alleen nu met een stuk Luikse ring erbij vermeld. Het jaar erop werd boven de budgetpost enkel nog kort vermeld *routes nouvelles*, en voor de begroting van 1939 — de eerste en enige die door automobielliefhebber minister August Balthazar werd ingediend — werd voor het eerst in de hoofding het woord autoweg gebruikt: *routes nouvelles du type auto-route*.<sup>117</sup>

De opname van een budgetpost voor *routes nouvelles* onder de Man in oktober 1935 passeerde onopgemerkt in het parlement. Maar in de loop van 1936 drong het besef door dat het effectief om autowegen zou gaan, en dat het ditmaal menens was. De Mans opvolger en partijgenoot Joseph Merlot nam de budgetpost nagenoeg ongewijzigd over voor de begroting 1937, maar kreeg een heus parlementair debat over zich heen. De verslaggever van het begrotingsontwerp, de socialist Georges Hubin, wees er in zijn rapport op dat er *zeer uiteenlopende meeningen* waren over het vraagstuk van de autowegen en dat er hierover in de Kamer een debat zou moeten zijn. Ten opzichte van de voorliggende plannen van de autoweg Brussel-Oostende kantte hij zich ertegen dat deze niet door de steden zou passeren, maar op enige afstand door de randgemeenten. Naar zijn mening was dit enkel goed voor *het seizoenverkeer tusschen Oostende-Brussel* en zou de autoweg juist ten goede moeten komen aan weggebruikers die op de kortst mogelijke tijd steden als Gent en Brugge wilden bereiken. Daarom pleitte hij voor een globale urbanistische aanpak, waarbij de autoweg niet *extra muros* maar dwars door het centrum van de stad op een viaduct zou passeren, en aldus zou uitgroeien tot de *hoofdas voor de urbanisatie van de stad*.<sup>118</sup> Nog in de Kamer waren diverse kritische stemmen te horen, onder meer bij de Vlaams-nationalistische burgemeester van Maldegem Jozef De Lille (Maldegem lag langs de bestaande grote baan Gent-Brugge, maar werd ver buiten het nieuwe tracé Brussel-Oostende gehouden). De Lille wees erop dat voor alle grote spoorlijnen en kanalen in het verleden een wet was gemaakt, zodat het parlement hierover ten gronde had kunnen discussiëren, maar dat zij over de autowegen geheel in het ongewisse werden gelaten, er was niet eens een kaart bij de ontwerpbegroting gevoegd. Dit terwijl het land voor de *allereerste aanleg van zulke wegen* stond, en de eerste onteigeningen reeds waren gebeurd. De Lille was in principe voorstander van autowegen, maar wenste niet blind te blijven voor de negatieve gevolgen voor de plaatselijke bewoners: “Het grootste euvel is die fameuze Chineesche muur, die de wijken en zelfs de dorpen van elkander afsnijdt.” Hij vroeg dan ook om spoorlijnen, kanalen en autowegen op eenzelfde traject te bundelen en naast elkaar aan te leggen, om de overlast te beperken.<sup>119</sup> Het katholieke Kamerlid Robert de Kerchove d'Exaerde sloot zich hierbij aan:

De bevolking van Oost- en West-Vlaanderen verontrust zich ter[e]cht bij de geruchten, die ophef maken, waarbij deze provincies bedreigd worden met een ontwerp, dat er toe strekt

<sup>117</sup> *Parlementaire Stukken Kamer*, 30/10/1935, nr. 4-xix, p. 66, 28/9/1936, nr. 4-xxi, p. 70, 5/7/1938, nr. 4-xxi, p. 18, 30/9/1938, nr. 4-xviii, p. 12 en nr. 4-xxii, p. 10.

<sup>118</sup> *Parlementaire Stukken Kamer*, 1936-1937, nr. 27, p. 5-6.

<sup>119</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 9/12/1936, p. 400-1.

beide provincies in twee afgezonderde helften te splitsen, door den aanleg van een Chineeschen muur, die men als autostrade betitelt. [...] Sta me toe hier uiting te geven aan de gevoelens van mistevredenheid, die de bewoners der streken, waar men de autostrade aanleggen wil, beheerschen. Ik begrijp best dat diegenen, die van Brussel naar de zee kust trekken, om daar te gaan rusten, het idee der autostrade uitstekend vinden, maar ik begrijp evenzeer dat de getroffen bewoners, dat idee, potsierlijk noemen.

De Kerchove d'Exaerde vroeg eveneens om de nieuwe autowegen direct van stadscentrum naar stadscentrum te leiden, om geen nieuwe *Chineese muur* door het dichtbevolkte Vlaamse platteland te trekken.<sup>120</sup> Maar de meningen waren inderdaad verdeeld, zoals het Kamerverslag reeds opmerkte. Het jonge liberale Kamerlid Adolphe Van Glabbeke, die van Oostende afkomstig was, zag een dergelijke investering in een autostrade naar zijn stad natuurlijk wel zitten. Hij vroeg wel dat de baan niet Brugge en Gent zou *traverser* maar *contourner*, een beleidsoptie die door de minister uitdrukkelijk werd onderschreven. De eveneens jonge Vlaams-nationalist Hendrik Ballet drong aan op het aanleggen van autowegen, omdat deze verkeerstechnisch voordelig en veilig waren. Ook hij vroeg om de baan niet door de centra van de steden te leiden, maar zo veel mogelijk langs de spoorlijnen om het effect van een landschapsdam te vermijden.<sup>121</sup>

Minister Merlot gaf daarna een overzicht van het regeringsstandpunt. Na de Eerste Wereldoorlog had de wegenadministratie geprobeerd om de wegen aan de eisen van het moderne (automobil)verkeer te laten beantwoorden. Dat kwam onder andere neer op het aanleggen van ringwegen rond bebouwde kommen, wegwerken van overwegen en heraanleg van kruispunten en bochten. Uiteindelijk groeide het inzicht dat het in sommige gevallen voordeliger was om een geheel nieuw traject aan te leggen dan om de bestaande verouderde wegen te blijven uitbreiden. Vanaf 1934 werden plannen gemaakt voor een reeks van nieuwe wegen.<sup>122</sup> De regering had het volgende programma voor ogen: (1) Oostende-Aken over Brussel en Luik, (2) Luik-Antwerpen, (3) Antwerpen-kust, en (4) Brussel-Mons-Franse grens, alsook natuurlijk de al bestaande en bijna afgewerkte nieuwe baan Brussel-Antwerpen over Boom. Toch kreeg de minister het woord *autoroute* niet over de lippen. Het ging weliswaar om wegen voorbehouden voor automobielen zonder kruispunten, maar het waren toch niet helemaal autowegen, want in tegenstelling tot Italië en Duitsland werden geen tolheffingen voorzien, en in de buurt van de steden zouden het gewone wegen worden. Over de redenen waarom de nieuwe wegen er moesten komen ging de minister zeer snel heen: "Les avantages principaux sont: circulation aisée, rapide, économique, sûre." Daarbij beloofde hij uitdrukkelijk om rekening te houden met esthetische factoren: "[L]e tracé est étudié pour respecter les sites remarquables, tout en passant à leur proximité. Partout où cela sera possible, les plantations seront respectées."<sup>123</sup>

<sup>120</sup> Idem, p. 404-5.

<sup>121</sup> Idem, p. 409-10.

<sup>122</sup> Een verwijzing naar het schema van Christophe (Christophe, 'L'histoire des routes belges', p. 293-4).

<sup>123</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 9/12/1936, p. 430-1.

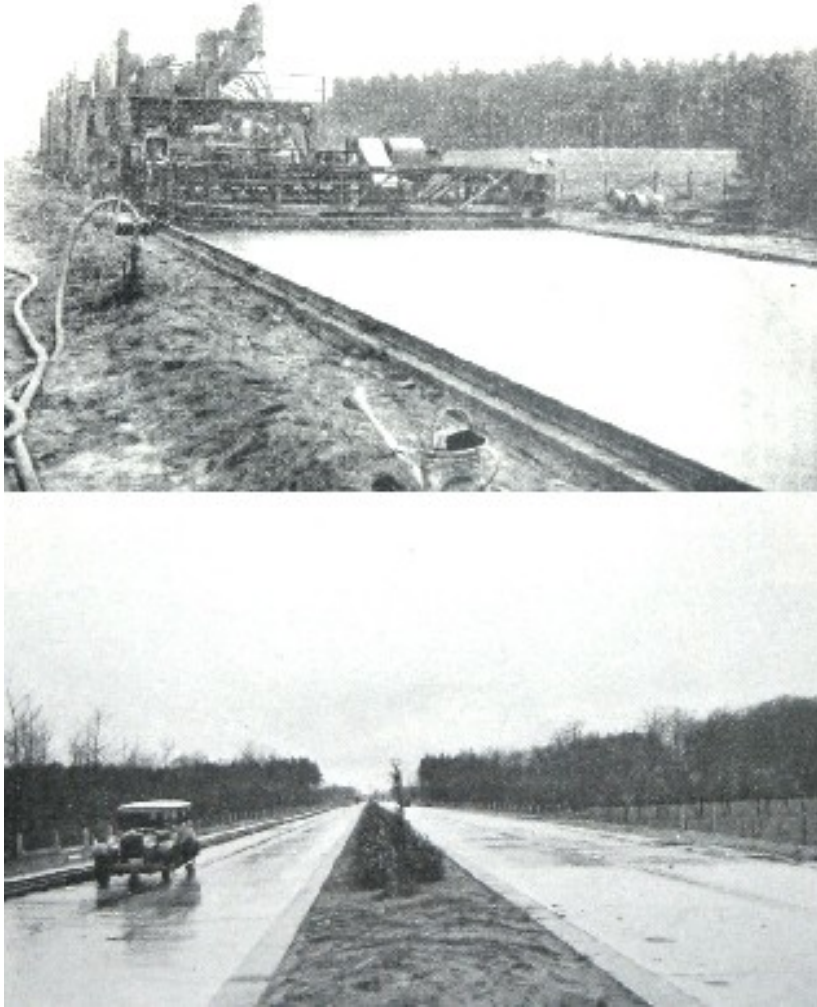
De geesten evolueerden dus erg traag in de richting van het concept autoweg in de jaren 1930, waarbij het marstempo bepaald werd door de evolutie die binnen Bruggen en Wegen plaatsgreep. De nieuwe directeur van Bruggen en Wegen, ingenieur Paul De Heem, bezocht in 1936 eveneens de Duitse Autobahnen en woonde in Berlijn een wegencongres bij. In 1937 liet hij zijn adjunct Armand Devallée alle reeds door de buitendiensten ontworpen wegen-ontwerpen bijeenbrengen. Volgende plannen waren reeds beschikbaar: Tienen-Tervuren en Sint-Truiden-Aarschot door De Cock (Brabant) ; de omleiding van Sint-Truiden door Haenecour (Limburg) ; Antwerpen-Maldegem door Haché (Oost-Vlaanderen) ; Brussel-Oostende door Claeys (West-Vlaanderen) ; en Loncin-Battice door Van Volsom (Luik).<sup>124</sup> Alles samen ongeveer 260 km geplande nieuwe (auto)wegen, geheel volgens het schema van 1934 van Christophe.

Het verst gevorderd waren de plannen voor Brussel-Oostende door de Brugse ploeg van Claeys. Deze kon begin 1937 reeds de eerste aanbestedingen laten doen. Als eerste uit te voeren stuk werd gekozen voor een vak van 40 km tussen Loppem en Drongen. Op 6 april 1937 gaf minister Merlot in Beernem de eerste spadesteek voor de eerste Belgische autoweg. In tegenspraak met de oorspronkelijke intentie van Christophe hadden Claeys en De Wulf hun nieuwe weg wel degelijk ontworpen als een autoweg, met een totale wegbreedte van 30 m, bestaande uit twee rijrichtingen van 7 m gescheiden door een 4 m brede middenstrook die met hagen beplant zou worden (om verblinding door lichten van tegenliggers te vermijden), en aan weerszijden een pechstrook. De hellingsgraad zou niet meer zijn dan 2 procent (4 procent in heuvelachtig gebied) en 3 procent bij bruggen, en voor de bochten werd een minimale boogstraal van 1 km voorzien die een snelheid tot 170 km per uur moest toelaten.<sup>125</sup>

Van bij de aanvang was het duidelijk dat de bouw van de autowegen zeer kostelijk en langdurig zou worden. Minister van Openbare Werken August Balthazar trad aan in een periode van financiële crisis, ernstige begrotingstekorten, crisisbijdragen en algemene besparingen. Hij verklaarde dat alle uitgaven die over meerdere jaren zouden lopen geschrapt werden, of in elk geval herleid tot veel lagere cijfers. Een hele reeks werken werd daardoor opgeschort, en verwezen naar de toekomst. Dat was ook het geval voor *de kredieten voor het wegennet, voor de autostraden en voor de omleiding der banen rond de steden*. Het budget voor de autowegen, dat in 1938 al was gedaald tot 60 miljoen frank, moest door Balthazar nogmaals verlaagd worden tot 25 miljoen frank voor het begrotingsjaar 1939, waarmee zoals de minister zelf aangaf het dossier van de aanleg van een autowegennet op de lange baan geschoven

<sup>124</sup> Gregoire, *Autosnelwegen in België*, p. 11-29, *Annales des travaux publics de Belgique*, april 1938, p. 283-314. Zie ook andere bijdragen van Devallée, *Annales des travaux publics de Belgique*, december 1936, p. 907-20 en *Annales des travaux publics de Belgique*, februari 1948, p. 9-18.

<sup>125</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 10/12/1936, p. 431, *Tijdschrift der Bestendige vereniging der Belgische wegencongressen*, 1937, p. 7 en 11, *Faits et Opinions concernant l'Automobile*, november 1937, p. 253.



Afbeelding 9.7 –  
Autoweg Brussel-Oosten-  
de in Beernem, 1937 en  
1938

Bron: *Tijdschrift der Besten-  
dige vereniging der Belgi-  
sche wegencongressen*, 1937,  
p. 11 (boven) en 1938, nr.  
12, p. 133 (onder).

werd.<sup>126</sup> Maar het kon nog erger, onder de regeringen Pierlot werd Camille Gutt als minister van Financiën belast met de sanering van de uitgaven, en de laatste zag er geheel niet de zin van in om peperdure linten beton in het landschap te bouwen:

Il n'est pas possible que nous poursuivions des travaux comme la construction de 600 kilomètres d'autostrade à 5 millions le kilomètre, soit pour 3 milliards de francs, et cela pour des autostrades doublant les routes existantes, comme celles de Bruxelles-Ostende, Bruxelles-Liège, Bruxelles-Anvers.

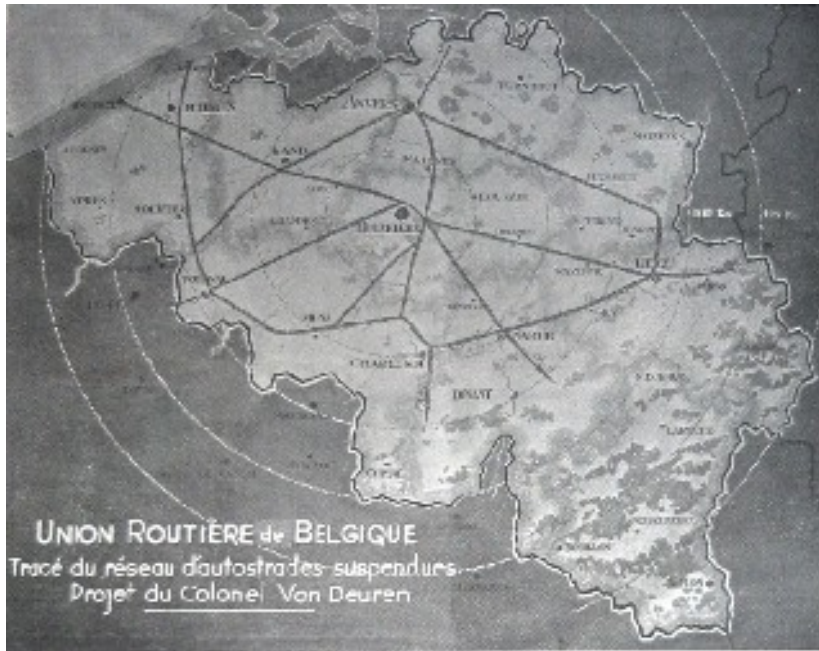
Cela aussi appartient à une période révolue. Nous devons choisir parmi les travaux entrepris ceux qu'on poursuivra, les tronçons prêts d'être achevés et ceux qu'on abandonnera. Nous devons renoncer à d'autres travaux non rentables. Parfois, il faudra même payer un dédit, plutôt que de verser des centaines de millions dans un gouffre.<sup>127</sup>

Bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog was het enige stuk autoweg in België dat min of meer afgewerkt was een strook van ongeveer 28 kilometer tussen Aalter en Jabbeke, zoals ADIA ook al had opgemerkt het minst nuttige stuk van Brussel-Oostende. Toch was België

<sup>126</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 30/6/1938, p. 1722-5, *Parlementaire Stukken Kamer*, 5/7/1938, nr. 4-xxi, p. 18, 30/9/1938, nr. 4-xviii, p. 12 en nr. 4-xxii, p. 10.

<sup>127</sup> Uitspraak van Gutt voor het parlement op 26 april 1939, geciteerd in *La Revue de l'A.D.I.A.*, mei 1939, p. 137. Zie ook *Parlementaire Handelingen Kamer*, 29/2/1940, p. 811.





Afbeelding 9.8 –  
Autowegen in België vol-  
gens Van Deuren, 1934

Dit autowegenplan, hoe-  
wel het van een privaat  
initiatief uitging en sterk  
afweek van de plannen  
van Bruggen en Wegen,  
vertoont verbazend veel  
gelijkenis met het huidige  
autowegennet.

Bron: *L'Automobile belge*,  
20/2/1934, p. 53.

daarmee niet eens een uitzondering. Nederland, dat een vergelijkbaar autowegenbeleid voerde, had eveneens amper 80 km autoweg klaar – zelfs in verhouding in het geheel niet vergelijkbaar met de 4000 km Reichsautobahnen van het Nazi-regime in Duitsland – en Frankrijk en Groot-Brittannië moesten nog beginnen aan een autowegenpolitiek die naam waardig.

In 1949 tekende de nieuwe directeur van Bruggen en Wegen, ingenieur Henri Hondermarcq, een nieuw autowegennet uit van 930 km, alvast ingepast in het Europese autowegennet dat in 1950 werd overeengekomen. Op 11 juli 1952 werd een derde Bijzonder en Tijdelijk Wegenfonds ingesteld van 25 miljard frank over 15 jaar. Vooral door de inspanningen van de ministers van Openbare Werken Omar Vanaudenhove (1955-1961) en Jos De Saeger (1965-1973) kreeg het Belgische autowegennet in de eerste helft van de jaren 1970 zijn huidige vorm, ondanks het vaak verbeterd verzet van vele plaatselijke strijdcomités.<sup>128</sup>

Achterom kijkend valt vooral op hoe oppervlakkig het beslissingsproces verliep in het autowegenbeleid, voor zover van een beleid sprake kon zijn in de jaren 1930. Over investeringen van honderden miljoenen frank – enorme bedragen in die tijd – in werken die de meest verregaande gevolgen konden hebben voor het landschap en de ruimtelijke ordening werd beslist zonder dat er een globaal mobiliteitsplan werd opgesteld, zonder de urbanisti-

<sup>128</sup> J.M. Gregoire, *Autosnelwegen in België. Ontstaan en verwezenlijking*, Brussel, 1985, p. 26-35. Zie ook H[enri] Hondermarcq, *De Belgische wegen*, Brussel, 1952, Omar Vanaudenhove, *Twee noodzakelijke wetten*, Brussel, 1961, J[os] De Saeger (e.a.), *Openbare wegen ... op nieuwe wegen!*, Oudenaarde, 1968, *Wegen gisteren ... en vandaag*, Brussel, 1975, Epanya Tshund'olela, 'Motor Transport in a Developing Area: (i) Zaïre, 1903-1959', in Theo Barker (ed.), *The Economic and Social Effects of the Spread of Motor Vehicles*, Basingstoke, 1987, p. 236-55, Jörgen Oosterwaal, *Besluitvormingstypes en effectiviteit in het autosnelwegenbeleid in België*, Leuven, 1990, Frank Schipper, 'All Roads Lead to Europe. The E-road network 1950-1975', ongepubliceerde paper (T2M 2006).

sche gevolgen te proberen in te schatten, zonder referentie aan de verkeerstellingen. Vanuit verkeerseconomisch opzicht was de investering in autowegen een stap in het donker, niemand had meer dan een vaag intuïtief idee van de *traffic demand* op de geplande routes. Vanuit verkeerspolitiek standpunt was het nog erger gesteld, de gedachte om het verkeer van automobielen en voetgangers te scheiden was op zich positief, maar in de praktijk werd juist het tegenovergestelde bereikt: zowel de autowegen als de heraangelegde gewone wegen werden geconcipeerd als racebanen waarop doodrijders zelfs voor hun doen onwaarschijnlijk hoge snelheden konden bereiken. Gijs Mom merkte in 2005 op dat de constructie van autowegen niet noodzakelijk een antwoord was op reële mobiliteitsbehoeften, eerder een antwoord op verlangens en fantasieën van de wegenbouwers, en op visionaire verwachtingen ten opzichte van het toekomstige toeristenverkeer.<sup>129</sup> Louter verkeerseconomisch gezien werd het wellicht pas in de jaren 1960 relevant om een autowegennet te bouwen, en dient dus voor elke autoweg van vóór die periode de vraag naar de motivatie gesteld te worden. Roth drukte het in 1999 in zijn studie van de Californische Mulholland Highway kernachtig uit: "Engineers speak with their shovels." Ingenieurs hadden hun eigen technische agenda, voor hen gold: "The road was its own justification: an artery, a vantage point, the technological transformation of nature to a sublime engineered landscape."<sup>130</sup>

### 9.3 « Le rail contre la route »

---

Automobielen en spoorwegen hebben nooit goed samengegaan. Aanvankelijk richtte het ongenoegen van de automobilisten zich voornamelijk op de trams.<sup>131</sup> De aanwezigheid van tramverkeer in de soms smalle straten van de steden zorgde voor belemmeringen, opstoppen en overlast in de ogen van de ongeduldige automobilisten. De sporen van de buurttrams buiten de steden namen een flink gedeelte van de weg in beslag en maakten goed wegenonderhoud moeilijk. De automobilisten vonden dat de weg van hen was, en dat de trams verouderd waren en niet langer op de weg thuishoorden. Vanaf de jaren 1920 bood zich met de opkomst van de autobussen een dankbaar alternatief aan: schaf de (stoom)trams af, en vervang ze door autobussen.

<sup>129</sup> Gijs Mom, 'Roads without rails. European Highway-network building and the desire for long-range motorized mobility', *Technology and Culture*, xlvii, 2005, p. 749-50.

<sup>130</sup> Matthew W. Roth, 'Mulholland Highway and the Engineering Culture of Los Angeles in the 1920s', *Technology and Culture*, xl, 1999, nr. 3, p. 549-550.

<sup>131</sup> Tram was kort voor *tramways*, het waren kleine treinen die op smalle sporen reden. Het verschil met de grote treinen was dat trams geen eigen wegnnet hadden, hun sporen werden ingebouwd in de landwegen. Aanvankelijk, in de jaren 1870, was een tram voornamelijk een stedelijk verschijnsel. Vanaf de jaren 1880 werden trams ook naar de kleinere gemeenten doorgetrokken. Daarvoor werden iets grotere modellen gebruikt die een eigen stoommotor hadden, omschreven als *chemins de fer vicinaux* of *buurtspoorwegen*, of soms nog als *stoomtram*. Zie ook Joseph Delmelle, *Histoire des tramways et vicinaux belges*, Brussel, 1981, Alberte Martínez López, 'Belgian investment in tramways and light railways. An international approach, 1892-1935', *Journal of Transport History*, xxiv, 2003, nr. 1, p. 59-77, John McKay, *Tramways and Trolleys: The Rise of Urban Mass Transport in Europe*, Princeton, 1976.

In 1907 drukte het automobieltijdschrift *Auto-Sport* het kernachtig uit: “[L]e chemin de fer ne sera dans un avenir peu éloigné qu'un souvenir, à l'instar de nos vieilles calèches et de nos diligences: *Le chemin de fer a vécu, place à l'automobile, à l'automobile de poids lourds, de transports en commun.*” Hector Colard berichtte in het blad van de Touring Club met instemming over een Amerikaans spoorwegbedrijf dat gekozen had voor investeringen in vervoer over landwegen, in een artikel onder de titel *La route contre le rail*. Jules Hansez beschreef de kleine oorlog van trambestuurders tegen automobielen als volgt:

On sonne trop peu et on ne ralentit guère au croisement d'artères importantes. C'est un fait facile à vérifier. De plus, nous avons déjà vu qu'il y a (c'est, hâtons-nous de le dire, exceptionnel) des conducteurs qui, à la vue d'une automobile, accélèrent plutôt que de ralentir. Nous avons personnellement failli être victime de ce procédé malveillant, mais le conducteur a eu, séance tenante, une leçon dont il ne se sera pas vanté au dépôt.

De Automobile Club vatte het in 1923 allemaal nog eens samen onder de hoopvolle titel *Supprimera-t-on les trams?* Trams waren verouderde verkeersmiddelen, ze veroorzaakten opstoppingen en ongevallen en zouden best vervangen worden door autobussen. Volgens een optimistische Automobile Club waren er zowel in Parijs als in Brussel plannen in die richting.<sup>132</sup>

De autobus was een nieuw vervoermiddel dat een bescheiden begin kende. Kleine ondernemers kochten een automobiel met een groot chassis, vaak tweedehands, en vervingen de carrosserie door een soort kooi, nog open of halfopen, met daarin een aantal snel in elkaar getimmerde zitplaatsen, aanvankelijk gewoon lange planken langs de zijkanten.

Zowat overal, bijzonder gedurende den laatsten tijd hebben ondernemende fortuinzoekers enkele duizenden frank aan den aankoop van een Ford-onderstel gewaagd. Zij hebben er een niet altijd keurige kast opgetimmerd, een paar banken op geplaatst en « full speed » zijn zij aan 't exploiteeren gegaan.<sup>133</sup>

Met dit soort voertuigen werd min of meer regelmatig rondgereden in de buurt, langs plaatsen waar veel verplaatsingen gebeurden en dus vermoedelijke klanten waren. Tegen een zeer bescheiden bedrag mocht men meerijden. Dit soort transport was begin van de jaren 1920 populair geworden in Nederland, en stak weldra de grens over. In het noorden van Oost- en West-Vlaanderen, een gebied dat een snel groeiende bevolking kende maar slecht ontsloten was door de stoomtrams, staken een aantal kleine lieden met een neus voor zaken de handen uit de mouwen en weldra reden er tientallen geïmproviseerde autobussen rond. In het parlement werd hun aantal einde 1924 op een veertigtal geschat. De uitbating was chaotisch, en de veiligheid van de passagiers was zacht uitgedrukt niet altijd gegarandeerd. In november 1923 werd in de Senaat een wetsontwerp neergelegd dat een vergunningsplicht wilde invoeren voor deze nieuwe vorm van geautomobiliseerd openbaar vervoer. Met een verplichte vergunning konden de betrokken diensten immers gedwongen worden zich aan politiereglementen te onderwerpen.<sup>134</sup>

<sup>132</sup> *L'Auto-Sport*, 1/1907, p. 2. Cursief in origineel, *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 15/1/1907, p. 14-5, *Automobile-Aviation*, 16/3/1911, p. 255, *Bulletin officiel du Royal Automobile Club de Belgique*, 10/12/1923, p. 26.

<sup>133</sup> *De Toerist*, 1/4/1924, p. 104.

<sup>134</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 27/1/1925, p. 407-12, *Parlementaire Stukken Senaat*, 21/11/1923, nr. 8, p. 89-91.

Maar hier werd delicaat terrein betreden. De autobussen waren directe concurrenten voor de stoomtrams, en de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen was niet van plan zich in de hoek te laten drummen. In februari 1924 werd een tweede wetsontwerp neergelegd waarin de Buurtspoorwegen werden gemachtigd om autobuslijnen in te richten en uit te baten. Bovendien werd tegelijk ook het zogenaamde voorrecht van de maatschappij uitgebreid tot de autobusdiensten. Dit voorrecht betekende dat de maatschappij lijnen voor zichzelf kon voorbehouden indien ze samenvielen met haar eigen stoomtramverbindingen, of voor lijnen “die door de omstandigheden nog niet konden aangelegd worden” terwijl de Buurtspoorwegen wel reeds “de inoverwegingneming ervan had verkregen.” Deze regeling zette de deur wagenwijd open voor een feitelijk monopolie van de Buurtspoorwegen. Natuurlijk was binnen de kortste keren elke denkbare lijn er een die de maatschappij “in overweging wenste te nemen,” en waarom zou ze cadeaus geven aan haar directe concurrenten? Beide ontwerpen werden nagenoeg unaniem door het parlement goedgekeurd (inclusief de socialistische oppositie), ondanks de grote beroering die de materie in de pers teweegbracht. Begin 1925 gaf de minister een stand van zaken die de bange verwachtingen geheel bevestigde: van de meer dan tweehonderd ingediende aanvragen voor exploitatie van autobuslijnen, waren er 160 nog steeds *in onderzoek* bij het Ministerie van Spoorwegen,<sup>135</sup> de andere waren grotendeels in beslag genomen door de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, slechts 22 vergunningen waren toegekend aan private uitbaters.<sup>136</sup>

De Buurtspoorwegen hielden de autobussen dus stevig in hun greep. Toch konden ze de stormachtige ontwikkeling van het nieuwe vervoermiddel niet tegenhouden. Het getal van 182 uitgereikte vergunningen in 1930 werd in het parlement *dérisoire* genoemd, het kwam erop neer dat de overgrote meerderheid van de autobussen die in het land rondreden (het juiste aantal kende niemand) illegaal waren.<sup>137</sup> Daarop gooide de overheid het over een andere boeg. De nieuwe autobuswet van 21 maart 1932 bepaalde dat de ambtenaren van het Ministerie van Spoorwegen nog steeds hun goedkeuring moesten geven aan autobuslijnen, maar hun advies moest binnen drie maanden na de aanvraag afgeleverd zijn, zoniet mocht het genegeerd worden. Tegelijk werd het voorrecht van de Buurtspoorwegen om bepaalde lijnen op te eisen afgeschaft, maar niet zonder dat eerst aan de maatschappij was toegestaan om haar eigen verlieslatende stoomtrams te vervangen door rendabelere autobussen. Bovendien werd aan de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen uitdrukkelijk toestemming

<sup>135</sup> Ministerie van Spoorwegen was (meestal) niet de officiële benaming. Rond de administratie van Spoorwegen werd een ministerie gevormd dat in de loop van de tussenoorlogse periode officieel meestal *Transports* werd genoemd, in het Nederlands vertaald als *Vervoer*, maar ook – misleidend – als *Verkeerswezen*. Het (land)verkeer daarentegen was (hoofdzakelijk) een bevoegdheid van de administratie van Bruggen en Wegen, die de kern vormde van het ministerie van Openbare Werken. Dit laatste ministerie kreeg in 1939 voor het eerst de naam *Communications*, in het Nederlands opnieuw vertaald als *Verkeerswezen*.

<sup>136</sup> *Parlementaire Stukken Senaat*, 20/2/1924, nr. 93, p. 228-30, *De Toerist*, 1/3/1924, p. 69-71, 1/4/1924, p. 104 en 15/6/1924, p. 180-2, *Belgisch Staatsblad*, 21/8/1924, p. 4224-6 en 20/9/1924, p. 4706-8, *Parlementaire Handelingen Kamer*, 27/1/1925, p. 411.

<sup>137</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 24/6/1930, p. 2224, C[yrille] Jansens, *De verkeersweg door de eeuwen heen, 1830-1930*, Brussel, 1930.

gegeven om mee te dingen naar vergunningen voor autobuslijnen, hetgeen haar een dominante speler maakte op de markt der autobsuitbatingen.<sup>138</sup>

Daarmee kwam een zekere balans tot stand in het personenvervoer. In 1936 waren van de 438 vergunde autobuslijnen ongeveer 60 procent in handen van particulieren en ongeveer 40 procent in handen van de Buurtspoorwegen.<sup>139</sup> De stemming rond de tram was er intussen niet positiever op geworden. In de Senaat klonk een ware jubelhulde aan de autobus.

Mogen wij hier wijzen op de bezwaren van trams en trolleybus? Menigvuldige protesten zijn opgegaan tegen het verleelijken van onzen buiten en onze steden door de ontelbare palen die men bij elke stap ontmoet en door de electrische draden die boven onze hoofden gespannen zijn. Wat beantwoordt de autobus beter aan de vereischten van het moderne verkeer! Gemakkelijke verplaatsing, snel gewijzigde rit zonder eenige kosten, enz. Van langs om meer schaffen de buitenlandsche steden de trams af, waarvan het tijdperk werkelijk verstreken is. De autobus ontsiert nooit de schoonheid onzer plaatsen en landschappen en lokt niet de protesten uit die tegen de andere vervoermiddelen uitgebracht worden. De autobus kan overal dienen, kan zich overal wenden. Men moet er het gebruik van vermenigvuldigen en de verouderde vervoermiddelen doen verdwijnen, waarvan de tijd verstreken is.<sup>140</sup>

Daarmee luidden de doods klokken voor de tram, die steeds meer vervangen werd door de autobus. In de jaren 1960 werden de laatste buurtspoorwegen afgeschaft, en bleven enkel in de grootste steden nog een beperkt aantal tramlijnen functioneren.<sup>141</sup>

Van een heel ander kaliber waren de verhoudingen met de trein. Automobielen hadden minder last van treinverkeer, omdat dit op een eigen, afzonderlijk wegnnet reed. Enkel de kruispunten tussen beide wegnnetten, de zogenaamde overwegen, zorgden af en toe voor wrijving. Omgekeerd lagen de zaken enigszins anders. De spoorwegen, ooit oppermachtig, waren in de twintigste eeuw eigenlijk al over hun hoogtepunt heen, en werden na de Eerste Wereldoorlog voor het eerst geconfronteerd met dalende omzetcijfers. Meteen werd met een beschuldigende vinger gewezen naar het automobielerkeer, dat verantwoordelijk werd geacht voor het laten wankelen van het spoorwegimperium. Over het gebruik van personenwagens kon moeilijk geklaagd worden, maar autobussen en camions kregen de volle laag.

Begin van de jaren 1920 klonken op het hoogste overheidsniveau reeds stemmen die de concurrentie van automobielen aan de spoorwegen op het vlak van goederen- en personenvervoer aan de kaak stelden. In 1923 liet minister van Openbare Werken baron Albéric Ruzette, geïnterviewd door *L'Automobile Belge*, zich ontvallen dat hij voorstander was van zware belastingen op camions: “En les frappant de taxes également lourdes, on évitera une concurrence à nos chemins de fer.”<sup>142</sup> Bijna drie jaar later vroeg Edward Anseele, op dat

<sup>138</sup> *Belgisch Staatsblad*, 5/9/1931, p. 5073-4 en 24/3/1932, p. 1530-3.

<sup>139</sup> *La Route belge*, maart 1936, p. 6.

<sup>140</sup> *Parlementaire Stukken Senaat*, 24/12/1936, nr. 88, p. 11.

<sup>141</sup> Over de strijd tussen automobielen en lokaal openbaar vervoer in de Amerikaanse steden, zie Howard Preston, *Automobile Age Atlanta*, Athens, 1979, Paul Barrett, *The Automobile and Urban Transit*, Philadelphia, 1983, Scott Bottles, *Los Angeles and the Automobile*, Berkeley, 1987.

<sup>142</sup> *L'Automobile belge*, 14/1/1923, p. 8.

ogenblik minister van Spoorwegen, op de ministerraad om een bijzondere belasting op autobussen in te stellen wegens *concurrence désastreuse au chemin de fer*.<sup>143</sup>

De andere kant liet zich niet onbetuigd. *Mon Auto* schreef al in 1927: "Il est bien certain que l'auto fait au chemin de fer une terrible concurrence," maar berekende meteen hoeveel een gezin van vier personen uitgaaf aan een uitstapje per autobus of per trein, en kwam tot de conclusie dat het met de trein dubbel zo duur was.<sup>144</sup> In 1929 beschreef *L'Echo Financier* in bijtende bewoordingen hoe het was om te reizen in de *boîtes à sardines de l'État Belge*:

[S]ans aucune grâce ni obligeance, ni sourire, on opère du contrôle. C'est tout. Dès son ent[ré]e dans une gare — et après qu'il a plu au monsieur à képi d'ouvrir la porte donnant accès sur le quai, la plupart du temps — le candidat-voyageur devient un être suspect. On exige son ticket de voyage. Tantôt un garde, dans le train, recommencera le petit jeu. Plus tard, un contrôleur viendra, à son tour, aider à transformer en écumoire le morceau de carton payé si cher, puis à la sortie, un dernier coco de génie réclamera le machin. Avez-vous égaré cet objet précieux? Oh! Alors, gare les foudres d'un autre zigoto, chef, sous-chef de gare ou agréé. Voici l'enquête dont vous ne sortirez pas blanc. Bref! C'est la barbe, comme on dit au Palais. Et, j'insiste, tout cela sans gentillesse aucune, sans aménité. — C'est le règlement, vous diront les lascars qui se croient d'essence supérieure, parce qu'ils sont coiffés d'une casquette ornée d'une ficelle dorée ou argentée. Eh bien! Justement, on en a plein le dos des règlements souvent stupides et dont quelques-uns se contredisent dans leur texte.<sup>145</sup>

*Sans gentillesse aucune*, de afkeer van automobilisten voor de spoorwegen was gebaseerd op een diepgewortelde, emotionele grondhouding. De automobiel was vrijheid, de trein een rijdende kerker. Deze gevoelens over reisomstandigheden hadden op zich weinig te maken met politiereglementen voor personenvervoer of belastingschalen voor goederentransport, maar ze hadden als effect dat de trein een gemeenschappelijke vijand werd voor alles wat zich met een motor op de weg bewoog. Het maakte de limousinebezitter solidair met de kleine zelfstandige camioneur en zorgde voor een breed, hecht automobilistenfront. Plannen voor nieuwe heffingen? Verscherpte controles op de naleving van de autobusreglementen? De automobilistenorganisaties reageerden op alles wat bewoog. "[L]e railway belge a peur de l'auto," stelde *La Route Belge* uitdagend in 1930, "ce n'est pas encore la guerre, mais la lutte se prépare."<sup>146</sup>

In 1931 erkende minister van Spoorwegen Philippe Van Isacker in zijn openingspeech voor het autosalon ruiterslijk dat het gemotoriseerde wegtransport de voorbije jaren een aanzienlijke ontwikkeling had doorgemaakt en dat het feitelijke monopolie van de spoorwegen inzake transport over land hierdoor ernstig was aangetast. Maar hij weigerde om het al te voorbarige enthousiasme van sommige automobilisten te volgen en de spoorwegen definitief af te schrijven, integendeel:

C'est au gouvernement qu'il appartient de veiller à ce que chaque mode de transport soit utilisé de la façon la plus rationnelle, c'est-à-dire compte tenu des avantages propres à chacun d'eux. Mais nous touchons ici à l'un des grands problèmes du moment: la coordination des moyens de transport.<sup>147</sup>

<sup>143</sup> Notulen van de Belgische ministerraad, 3/11/1925, p. 10-11.

<sup>144</sup> *Mon Auto*, 9/1927, p. 229.

<sup>145</sup> *Belgique auto*, 1/8/1929, p. 4.

<sup>146</sup> *La Route belge*, maart 1930, p. 1-3, juni 1930, p. 5-7, juli 1930, p. 3-5 en augustus 1930, p. 9-11.

<sup>147</sup> *L'Automobile belge*, 20/12/1931, p. 622.

*Coördinatie van de transportmiddelen*: dat was de eufemistische uitdrukking waarmee het belangenconflict tussen spoorvervoer en wegvervoer voortaan officieel zou bestempeld worden.

Minister Van Isacker beklagde zich in februari 1932 op de ministerraad erover dat het tekort van het reizigersvervoer bij de spoorwegen op een jaar tijd gestegen was van 250 naar 500 miljoen frank, en vond dat de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen in de mogelijkheid moest worden gesteld om te vechten tegen de concurrentie van de autobussen.<sup>148</sup> Twee weken later, in een toespraak voor de Conseil Supérieur des Transports, breidde hij deze analyse nog uit en zette hij uiteen wat de regering begreep onder coördinatie van de vervoersmiddelen. De trein was universeel, hij kon elk soort van transport aan, zowel goederen als personen, ongeacht het kaliber, en in bevredigende omstandigheden. Hij kon bovendien eender welke hoeveelheid aan, was niet gebonden aan klimaats- of weersomstandigheden, en kon elk punt op het grondgebied met elk ander verbinden, tot binnenin in fabrieken en mijnen. Waterwegen waren vooral goed voor massagoederen op lange afstand, ze waren kwetsbaar voor vriestemperaturen, overstromingen of droogtes, en konden moeilijker aangesloten netwerken en fijne vertakkingen vormen zoals de spoorwegen. De automobiel was maar concurrentieel op korte afstanden, hij kon enkel kleinere ladingen aan en was kwetsbaarder voor weersomstandigheden. Hij was wel even universeel als de trein in ruimtelijke zin, en had ook het voordeel van deur-tot-deur-transport. Conclusie: concurrentie was goed en andere transportwijzen hadden recht van bestaan, maar treinvervoer was superieur en de geïnvesteerde kapitalen mochten niet in gevaar komen. Daarom moest de overheid ingrijpen en zorgen “que les tendances de rivalité de l'un ou de l'autre restent dans le cadre des tolérances admissibles.”<sup>149</sup> Nog hetzelfde jaar publiceerde Marcel Castiau, secretaris-generaal van het Ministerie van Spoorwegen, een boekje over de vervoerskwestie, en gaf hierover ook een aantal lezingen. Castiau stelde dat de trein per spoor duizenden tonnen aan bulkgoederen zoals steenkolen en ijzererts vervoerde, hoeveelheden die vrachtwagens nooit konden vervoeren aan vergelijkbare tarieven. Idem met het personenvervoer: autobussen waren handig en nuttig, maar ze konden nooit het debiet halen aan passagiers dat over de spoorlijnen werd vervoerd. Maar de voordelen van automobielerkeer waren enorm: deur-tot-deur-transport, geen overslagkosten, en uren en trajecten naar keuze. “Ce qui nuit surtout au chemin de fer, c'est que l'auto et le camion lui enlèvent précisément la partie de sa clientèle qui lui donne des bénéfices.” Het spoor was sterk gehandicapt omdat het verplicht werd grote hoeveelheden passagiers en goederen (arbeiders, kolen) te vervoeren tegen kunstmatige prijzen, terwijl anderzijds juist de kapitaalkrachtige passagiers en winstgevende goederen de overstap zetten naar autobus en camion. De trein werd ook verplicht

<sup>148</sup> Notulen van de Belgische ministerraad, 8/2/1932, p. 2.

<sup>149</sup> *Le Véhicule Industriel*, 5/1932, p. 5-6.

afgelegen gebieden te bedienen, en betaalde ook de volle pot van het spoorwegkapitaal terwijl de automobiel- en benzinebelastingen “*paient peut-être l'entretien des routes, mais en aucun cas, l'intérêt et l'amortissement du capital dépensé à les construire.*”<sup>150</sup>

In januari 1933 meldde Charles Lambert van het Syndicat du Véhicule Industriel dat het Conseil Supérieur du Transport een aantal voorstellen had ontvangen van het Ministerie van Spoorwegen. Om de tarieven van *rail* en *route* concurrentieel te maken zou aan wegtransporten over meer dan vijftien kilometer een bijkomende compensatiebelasting moeten geheven worden, naast nog een aantal beperkende maatregelen zoals vergunningen etc. Algemeen protest van de automobilistenorganisaties. Het Syndicat du Véhicule Industriel vroeg en kreeg een persoonlijk onderhoud met minister van Financiën Henri Jaspar, maar deze ging niet in op hun vragen en het Syndicat concludeerde dan ook dat ze weldra nieuwe lastenverhogingen zouden ondergaan.<sup>151</sup>

Wat gevreesd werd kwam ook uit. Op 14 augustus 1933 verschenen twee besluitwetten waarin de belastingen op vrachtvervoer aanzienlijk werden verhoogd. Deze wetten kaderden in een lange reeks van volmachtbesluiten van de regering de Broqueville, op zich waren ze dus niet exclusief op het wegtransport gericht. Maar het was opvallend dat de manier waarop de belastingen werden geheven precies overeenkwam met wat gevraagd was door de spoorwegen: enkel op transporten langer dan twintig kilometer, en progressief toenevend met het gewicht van de lading en het motorvermogen. Het was met andere woorden het zware wegtransport dat gevisieerd werd, de bedoeling was om de camions in een niche terug te dringen van licht en middelzwaar transport over korte afstand, waar ze de spoorwegen het minste concurrentie aandeden. Bovendien voerde het koninklijk besluit van 25 september 1933 de vrachtbrief en het vrachtboek in voor camions, waarmee een stevig controle-regime in voege kwam.<sup>152</sup>

Deze maatregelen raakten honderden kleine transportbedrijven in het hele land in het economische hart, en een golf van protest kwam in de volgende maanden op gang, geleid door de Fédération Nationale des Exploitants d'Autobus et d'Autocars en het Syndicat du Véhicule Automobile Industriel. De laatste organiseerde een meeting op 11 oktober 1933 en bezorgde de regering een protestnota ondertekend door tientallen industriële organisaties.<sup>153</sup> De automobilistenorganisaties rekenden erop dat de volmachtenbesluiten alsnog zouden voorgelegd worden aan het parlement, om door een wet bekrachtigd te worden, en zetten hun parlementaire lobbying op volle kracht. Op 24 oktober werd inderdaad een wetsontwerp neergelegd dat de nogal overhaast uitgevaardigde besluiten van 14 augustus moest

<sup>150</sup> M[arcel] Castiau, *Le rail ou la route. Résumé de l'exposé*, Brussel, 1932, *L'Automobile belge*, 20/12/1932, p. 446-7, *Mon Auto*, januari 1933, p. 15-21. Zie ook Marcel Castiau, *Les transports en Belgique et leur coordination*, Brussel, 1935.

<sup>151</sup> *Le Véhicule Industriel*, januari 1933, p. 13 en maart 1933, p. 23.

<sup>152</sup> *Belgisch Staatsblad*, 16-17/8/1933, p. 4122-3 en 1/10/1933, p. 4975-6.

<sup>153</sup> *Le Véhicule Industriel*, oktober 1933, p. 3-5 en november 1933, p. 3-5, *Le Commerce automobile belge*, 7/10/1933, p. 6095-7, *Notulen van de Belgische ministerraad*, 4/10/1933, p. 2, *Parlementaire Handelingen Kamer*, 24/11/1933, p. 91-4.



vervangen door een echte wet. De regering was aardig teruggekrabbeld: het voorstel tot belastingverhoging bleef, maar de bedragen werden met driekwart verlaagd. De parlementsleden bleken zoals verwacht inderdaad heel wat gevoeliger voor het electorale gewicht van de automobielsector dan voor de bureaucratische moloch van de spoorwegen. Een reeks Kamerleden die tot de katholieke regeringsfractie behoorden vielen de te zware belastingen zwaar aan, terwijl opmerkelijk genoeg socialistische oppositieleden zoals Ernest Petit en François Fischer de spoorwegbelangen verdedigden. Eenzelfde beeld in de Senaat: de katholieke senator hertog Robert d'Ursel, tevens voorzitter van de Automobile Club, bedankte de regering om de besluiten van augustus te verzachten, terwijl Joseph Bologne namens de socialistische fractie zijn opluchting uitsprak over het herzien van *de draak van augustus*. De herziene belastingwet werd uitgevaardigd op 30 december 1933. Het koninklijk besluit van 26 januari daaropvolgend vereenvoudigde de inning van de vervoersbelasting, en verving de vrachtbrief door een eenvoudige factuur. De eerste aanval van de spoorweglobby was grotendeels een slag in het water geweest.<sup>154</sup>

Intussen werd het debat verder gezet. In november 1933 verscheen van de hand van de Leuvense economieprofessor Fernand Baudhuin een opgemerkt artikel in het tijdschrift van de Nationale Bank. Baudhuin berekende hierin dat het wegtransport er op enkele jaren in geslaagd was om marktaandelen in te nemen van 35 procent van het personenvervoer en 16 procent van het goederenvervoer. Nochtans bleek voor de spoorwegen de kostprijs van passagiersvervoer vier maal lager, en van goederenvervoer zelfs vijf maal lager dan bij wegtransport. De automobielen moesten het hebben van de snelheid en het gemak van hun diensten, meteen werd gesuggereerd dat de spoorwegen maar dezelfde weg op moesten gaan. Het grote probleem van de spoorwegen was dat ze jarenlang hun klanten hadden verwaarloosd, waardoor er jegens hen een ressentiment was ontstaan bij het publiek.

L'administration avait prouvé à de multiples reprises que le réseau belge ne permettait pas d'avoir des trains plus rapides, et voici qu'on augmente certaines vitesses de moitié. On a déclaré pendant trente ans que les quais surélevés étaient une impossibilité, et aujourd'hui toutes les nouvelles gares en sont dotées. Il y a peu de temps encore, on poursuivait, au mépris de tout confort, l'augmentation de la capacité des voitures du service intérieur pour réduire le poids mort par voyageur et, actuellement, on met en service des voitures métalliques, reconnues nécessaires, dont le poids par voyageur transporté est doublé.

Baudhuin verwierp verder het argument dat de spoorwegen benadeeld waren doordat ze hun eigen wegennet moesten onderhouden, de fiscale belasting van het wegtransport was in verhouding zeker niet lager. Wel erkende hij dat de verplichtingen die de spoorwegen droegen om niet-rendabele ladingen te aanvaarden omwille van het algemene economische nut, en om sociale tarieven te hanteren voor onder meer schoolkinderen en arbeiders hen benadeelden. Hij pleitte dan ook voor meer vrijheid en soepelheid voor de spoorwegadministra-

<sup>154</sup> *Parlementaire Stukken Kamer*, 24/10/1933, nr. 213 en 6/12/1933, nr. 38, *Parlementaire Handelingen Kamer*, 14/12/1933, p. 449-58 en 21/12/1933, p. 628-32, *Parlementaire Handelingen Senaat*, 22/12/1933, p. 355-6, *Belgisch Staatsblad*, 31/12/1933, p. 6546-7 en 28/1/1934, p. 441-3.



Afbeelding 9.9 –  
Trein tegen automobiel,  
1935

Bron: *Le Commerce automobile belge*, 19/1/1935,  
p. 7411.

tie om een eigen transportbeleid uit te stippelen, zodat de concurrentie haar volle heilzame werking zou kunnen hebben.<sup>155</sup>

Een maand na het verschijnen van Baudhuins artikel werd een boekje verspreid met daarin een antwoord op de stellingen van de Leuvense econoom, van de hand van Narcisse Rulot en Gabriel Jadot, respectievelijk algemeen en financieel directeur van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen. De twee auteurs betwistten de cijfers van Baudhuin, zo stelden ze dat de hogere kostprijs die gecompenseerd werd door snelheid en comfort misschien wel opging voor lichte vrachtwagens, maar zeker niet voor zware camions, die veel lagere tarieven konden hanteren. Verder waren ze ook niet akkoord over de manier waarop de kosten van het wegennet werden ingecalculeerd, de lasten van het onderhoud van het spoornet waren veel hoger dan Baudhuin inschatte. Indien het Belgische wegennet in zijn geheel geschikt gemaakt zou worden voor gemotoriseerd transport, dan zou dat een veelvoud kosten van de opbrengst van de automobielbelastingen. Maar vooral wezen Rulot en Jadot de ultraliberale stelling af dat de spoorwegen maar moesten afzien van elke vorm van maatschappelijke en sociale dienstverlening, en volledig marktgericht gaan werken: “Ce serait la ruine de nombreuses régions du pays. Ce serait l'insécurité économique complète pour tous les usagers du chemin de fer.” In plaats hiervan herhaalden de auteurs de officiële eisen van de spoorwegen: een compensatiebelasting opgelegd aan het wegtransport ten bate van de spoorwegen, en een controlestelsel van vergunningen.<sup>156</sup>

De spoorwegen bleven in de volgende jaren pogingen ondernemen om controle te verwerven over het wegverkeer, ten einde te voorkomen dat ze nog meer van hun winstge-

<sup>155</sup> Fernand Baudhuin, 'Le Rail contre la Route', *Bulletin d'Information et de Documentation de la Banque Nationale de Belgique*, viii, 1933, nr. 5, p. 141-5.

<sup>156</sup> N[arcisse] Rulot & G. Jadot, *Le rail contre la route. Réponse à un article de M. le Professeur Baudhuin*, Brussel, 1933. Zie weer hierop het antwoord van de voorzitter van de Fédération Nationale des Exploitants d'Autobus et d'Autocars, Gaston Robert, *Le problème des transports. La route avec le rail*, Brussel, 1934.

vende klanten zouden verliezen. Minister van Spoorwegen Pierre Forthomme diende in maart 1934 een wetsontwerp in dat een aanzienlijk gedeelte realiseerde van het eisenpakket van de spoorwegen. Het vergunningenstelsel dat in 1932 was opgelegd aan de autobussen zou uitgebreid worden naar de camions. De spoorwegen en de buurtspoorwegen zouden ook autobussen en camions kunnen inzetten, en zouden voortaan voorrang mogen geven aan goede klanten. Forthomme riep tevergeefs een resem voorbeelden in van vergelijkbare buitenlandse regelingen, zijn voorstel bracht het schuim op de lippen van de automobilistenorganisaties en kreeg geen vervolg.<sup>157</sup> Juli 1934, volgende poging: de nieuwe volmachtenwet van de regering stelde in zijn eerste artikel als een van de doelstellingen: “Prendre toutes mesures en vue d'assurer une exploitation plus économique et une meilleure coordination des transports de toute nature.” In uitvoering hiervan werd begonnen aan de voorbereiding van een vergunningenstelsel voor het wegvervoer, dat zou uitgereikt worden door een *Office des transports par route*. December 1934, Rulot en Jadot publiceerden een nieuwe brochure *Le rail et la route*. Juli 1935, plots verscheen een *Association pour la Défense du Rail* (ASDRA) ten tonele, die als tegenhanger moest functioneren voor de in 1934 opgerichte *Association pour la Défense des Intérêts de l'Automobile* (ADIA) aan de kant van de automobilistenorganisaties. ASDRA-secretaris V. Pâques publiceerde nog hetzelfde jaar een reeks brochures waarin onder meer uitgebreid werd ingegaan op de menselijke tol die de verkeersongevallen op de weg eisten, waarop ADIA prompt bij Baudhuin een tegenbrochure bestelde.<sup>158</sup> Intussen werd een *Commission d'Etude de la Coordination des Transports* opgericht onder leiding van de socialistische senator Georges Barnich die de vergunningsplicht moest voorbereiden.<sup>159</sup> Het werk van deze commissie leidde tot het volmachtenbesluit van 5 maart 1936 dat inderdaad een vergunningsplicht voor het goederenvervoer op de weg invoerde, uit te reiken door een nieuw op te richten *Bureau voor het Wegvervoer*. Het besluit ging evenwel bijzonder omzichtig te werk in de kwestie van de concurrentie tussen spoor en weg, en hield het bij een neutrale praktische regeling, al werd het Bureau voor het Wegvervoer wel ondergebracht bij het Ministerie van Spoorwegen.<sup>160</sup> De spoorwegen bleven tot het einde van de hier bestudeerde periode het wegvervoer bestoken, gaande van nog maar eens een *Commission d'Étude du Problème des Transports* tot een minister die zich bij de zoveelste verhoging

<sup>157</sup> *Parlementaire Stukken Senaat*, 28/3/1934, nr. 116, *L'Automobile belge*, 20/4/1934, p. 115-9 en 5/5/1934, p. 133-6, *Royal Auto*, 15/4/1934, p. 122-3, 1/5/1934, p. 137 en 1/6/1934, p. 165, *Le Commerce automobile belge*, 21/4/1934, p. 7164-5.

<sup>158</sup> *Le Commerce automobile belge*, 6/7/1935, p. 7554-5, V. Pâques, *Le problème des transports en Belgique*, Brussel, 1935, Fernand Baudhuin, *Le rail, la route, l'eau. Les caractéristiques économiques des divers modes de transports en Belgique*, Brussel, 1935.

<sup>159</sup> *Mon Auto*, 7/1935, p. 102.

<sup>160</sup> *Belgisch Staatsblad*, 8/3/1936, p. 1326-31 en 16/5/1936, p. 3636-56. Daarnaast werd door het koninklijk besluit van 21 oktober 1935 ook een Nationale Autovervoerdienst (*Office National des Transports Automobiles*) opgericht, “qui doit assurer en temps de guerre la bonne répartition et l'utilisation judicieuse, à toutes fins utiles, tant civiles que militaires, des moyens de transport motorisés sur route.” Hoewel deze dienst louter militaire doeleinden had werd het beheer ervan door de wet van 3 mei 1936 toevertrouwd aan de Buurtspoorwegen (*Parlementaire Stukken Kamer*, 25/2/1936, nr. 123, *Belgisch Staatsblad*, 16/5/1936, p. 3635 en 11/5/1939, p. 3301-2).

van de benzinebelasting liet ontglippen dat deze was bedoeld *om de spoorwegen aan klanten te helpen*.<sup>161</sup>

Net zoals bij het debat over de autowegen kan men, achterom kijkend, bij de verdedigingsstrategie van de spoorwegen enkel maar verwonderd zijn over de klaarblijkelijke kortzichtigheid ervan. De hele tijd ging het over de paar duizend autobus- en camionbedrijfjes die een deel van de transportmarkt inpalmden, en waartegen de spoorwegen de ene na de andere onmogelijke eis formuleerden, gaande van transfers van belastinggeld om hun eigen deficit te financieren tot verdeckte pogingen om de hele sector te nationaliseren. Intussen werden honderden miljoenen frank geïnvesteerd in een nieuw nationaal wegennet dat de bestaansreden zelf van de trein, het nationale spoorwegennet, overbodig dreigde te maken. Maar in de vele tientallen debatten en publicaties over *le rail contre la route* viel niet een keer het woord *autoroute*.

<sup>161</sup> *La Revue de l'A.D.I.A.*, augustus-september 1939, p. 229-30 en januari 1940, p. 281. Hentschel stelde in 1988 dat de belastingen op wagens en op brandstof in vier landen (Duitsland, Verenigde Staten, Frankrijk, Groot-Brittannië) bedoeld waren om de concurrentie met de spoorwegen te verhinderen. De spoorwegen waren gehandicapt tegenover camion en binnenschip: zij moesten hun wegennet uit eigen middelen financieren, voor auto's en schepen werden de wegennetten uit publieke middelen gefinancierd. De auteur neemt hier echter eenzijdig de argumentatie van de spoorwegen over. Volker Hentschel, 'Staat und Verkehr. Motive, Ziele und Mittel der Verkehrspolitik westlicher Industriestaaten seit 1880', in Hans Pohl (ed.), *Die Einflüsse der Motorisierung auf das Verkehrswesen von 1886 bis 1986*, Stuttgart, 1988, p. 58.

## Hoofdstuk 10 – Controle

Het publieke debat rond het rijbewijs en het vluchtmisdrijf, de grootschalige verkeersopvoedingscampagnes en de spectaculaire plannen rond de autowegen waren de meest in het oog springende aspecten van het verkeersbeleid in de tussenoorlogse periode. Maar toch was het een ander terrein dat uiteindelijk het meeste invloed zou hebben op de hedendaagse verkeerssituatie en de diepgaande landschappelijke transformatie die ermee gepaard ging. Terwijl de ongevallencijfers bleven stijgen, namen ook de verkeersstromen steeds maar toe zodat in de loop van de jaren 1920 een aantal van de belangrijkste verbindingswegen begonnen dicht te slibben. Er moest iets gebeuren, en de overheid begon langzaam maar zeker maatregelen te nemen om greep te krijgen op wat zich op de wegen afspeelde en het nieuwe verkeer in goede banen te leiden. Het ging hier over zaken die vandaag in zulke mate tot het dagelijkse leven zijn gaan behoren dat slechts weinigen beseffen dat ze in de jaren 1920 nog zo goed als onbekend waren: verkeerslichten, verkeersborden, ronde punten, eenrichtingsstraten, parkeerzones, enzovoort.

Dit was wat hier de technische strategie wordt genoemd, stap voor stap werd een systematische benadering uitgebouwd. Met steeds meer en verfijndere regels en een snelgroeiend bos van verkeersborden langs de wegen veranderde het verkeer in een verkeerssysteem: een omgrensde en categorisch bepaalde ruimte die aan de weggebruikers op steeds meer plaatsen en steeds vaker een vooraf bepaalde rol oplegde en waarbinnen de gedachten en persoonlijkheid van de weggebruiker geen rol meer speelden. Naarmate het verkeerssysteem een eigen interne logica begon te ontwikkelen kreeg het verkeersbeleid een steeds sterker technocratisch karakter. Niet veiligheid primeerde, maar efficiëntie. Dat het verkeerssysteem daarbij het voornaamste gedeelte van de openbare ruimte in beslag nam, was een maatschappelijke omwenteling waarover geen enkele vorm van publiek debat is geweest.

Historisch gezien is de herziening van het verkeersreglement van 1934 een doorbraakmoment geweest in deze evolutie. Voor het eerst trad een nieuwe lichting van ambtenaren en ingenieurs naar voren en werden de verkeersregels grondig herschreven, gewapend met de voorschriften van de internationale verkeersakkoorden waaraan de Belgen een aanzienlijke bijdrage hadden geleverd. Alleen de stad Brussel had zo lang niet gewacht, zij werd al begin de jaren 1920 met de nieuwe verkeersproblemen geconfronteerd. De hervormingen van 1934 werden dan ook voorafgegaan door vaak experimentele maatregelen in de hoofdstad, die aldus als een laboratorium voor het moderne verkeerssysteem heeft gefungeerd.

## 10.1 Verkeerslaboratorium Brussel

---

Brussel is altijd bij uitstek de automobiestad van het land geweest, in die zin dat het automobielbezit en automobielgebruik in sterke mate in de hoofdstad geconcentreerd waren, niet in het minst door de vele pendelaars vanuit het hele land die in toenemende mate een automobiel verkozen om naar hun werk te gaan. Het was hier dat de problemen van het moderne verkeer zich het eerst manifesteerden, en dat begrippen als *parkeren* of *verkeersopstopping* voor het eerst opdoken. Net als in New York, Chicago, Londen en Parijs werd het Brusselse stadsbestuur tot actie gedwongen door de realiteit in de straten. Maar dat was niet gemakkelijk, een nieuwe inrichting van de openbare ruimte moest uitgevonden worden. Er was inventiviteit nodig, zoeken en tasten, stap voor stap uitproberen van nieuwe maatregelen, nieuwe afspraken en nieuwe toestellen. De experimenten in Brussel werden door de nationale overheid en administratie met belangstelling gevolgd. Nieuwe regels werden hier uitgetest, vaak jaren voordat ze een wettelijke bekrachtiging kregen. Op deze wijze fungeerde Brussel als een laboratorium voor het verkeersbeleid.

In 1909 vestigde Armand Anspach-Puissant, voormalige voorzitter van de Moto Club de Belgique, in de Brusselse gemeenteraad de aandacht op de problemen van het verkeer in de stad.

La multiplicité des taxiautomobiles et des tramways a considérablement augmenté les difficultés de la circulation depuis quelque temps. L'orateur voudrait que des instructions fussent données aux agents de la police pour suspendre de temps à l'autre la circulation des véhicules et permettre aux piétons de traverser les boulevards et les rues encombrées, ainsi que cela se fait dans toutes les grandes capitales.<sup>1</sup>

De automobilistenorganisaties beklagden zich al langer over de vermeende verkeerschaos in Brussel, *le règne de la fantaisie, la gabegie absolue*. Naar verluidt had zelfs de koning al geklaagd bij een bezoek aan het automobielsalon tegen burgemeester Émile De Mot, die er niets beters op had gevonden dan een snelheidsbeperking van 5 km per uur op te leggen.<sup>2</sup> Met de Wereldtentoonstelling van 1910 in Brussel deed zich een moment voor dat vroeg om krachtige maatregelen om de verwachte verkeersstromen niet in het honderd te laten lopen. Een van de eerste besluiten van de nieuwe burgemeester Adolphe Max, op 12 april 1910, was een verkeersplan voor de Expo. Het was een regeling voor eenrichtingsverkeer langs de toegangsweg naar de tentoonstelling, de Louizalaan, zonder dat vooralsnog de term *sens unique* werd gebruikt. Het was een immens ingewikkelde regeling, waarbij voertuigen van verschillende soorten op bepaalde uren van de dag bepaalde rijvakken moesten gebruiken, en specifieke omleidingsroutes volgen, en dit naar gelang ze richting Expo gingen, of juist ervan terugkeerden. Het was duidelijk dat hier nog gezocht werd naar de juiste formule. Dat

<sup>1</sup> *Automobile-Aviation*, 4/3/1909, p. 202.

<sup>2</sup> *Automobile-Aviation*, 27/1/1910, p. 110.

belette niet dat de automobilistenorganisaties, die via een overleg nauw betrokken waren geweest bij het opstellen van de verkeersregeling, best tevreden waren. Wel drong de Touring Club aan om de regels ook in het straatbeeld zichtbaar te maken door middel van een specifieke signalisatie.

Het Brusselse stadsbestuur was bereid om ook die weg te betreden, enkele maanden tevoren had Max reeds de *bâton blanc* ingevoerd voor de Brusselse politie, naar het voorbeeld van Londen en Parijs. Deze goed zichtbare witte stok moest het de agenten mogelijk maken om in te grijpen bij verkeersproblemen en regulerend op te treden.<sup>3</sup> In de volgende jaren werden steeds meer agenten met witte stokken gewapend de straten opgestuurd om op de moeilijkste kruispunten het verkeer in goede banen te leiden. De Touring Club drong er daarbij op aan dat deze agenten niet langer als gewone agenten zouden gezien worden, maar als bijzondere agenten die als enige opdracht hadden om het verkeer te regelen. Het volstond dat een toerist even een inlichting vroeg aan zo een agent om een heel kruispunt in de war te sturen.<sup>4</sup>

Het besluit van 14 mei 1919 van de Brusselse burgemeester beschreef uitvoerig en in detail welke gedragingen precies verwacht werden van de verkeersagenten. De *agent à poste fixe* moest de hele tijd op de hem toegewezen plaats blijven, en aan de bestuurders aanwijzingen geven, met de handen of desnoods met de witte stok. De opdracht van de verkeersagenten was geheel gericht op het zo efficiënt mogelijk laten verlopen van het verkeer. Voertuigen moesten steeds goed rechts houden, vooral de tragere, zodat het snelle verkeer hen vlot kon voorbijrijden. De agenten werd op het hart gedrukt nooit zodanig te handelen dat het verkeer vertraagd zou worden. Waar nodig moesten de bestuurders zelfs aangespoord worden om zo snel mogelijk hun weg te vervolgen opdat de weg steeds zo veel mogelijk vrij zou blijven.

Quand le roulage est intense à un poste où plusieurs voies se croisent, l'agent arrête la circulation alternativement dans une voie, puis dans l'autre, de manière à s'assurer l'écroulement normal des véhicules vers toutes les directions.<sup>5</sup>

Daartegenover stond dat trams steeds ruim baan moesten krijgen, want *un service public et d'intérêt général*; dat voertuigen van het Hof of van personaliteiten voorzien van een *coupe-file* door de verkeersagent met de nodige *égards* dienden behandeld te worden, “pour autant qu'elles soient connues de lui et aperçues à temps”; en dat bij nadering van brandweerwagens het verkeer volledig diende stilgelegd te worden. Daarenboven dienden de verkeersagenten bijzondere aandacht te besteden aan ouderen, kinderen en zwakkeren in het verkeer.<sup>6</sup>

<sup>3</sup> Bulletin officiel du Touring Club de Belgique, 15/5/1910, p. 209, Automobile-Aviation, 1/9/1910, p. 902, 17/2/1910, p. 186 en 6/10/1910, p. 1042.

<sup>4</sup> Bulletin officiel du Touring Club de Belgique, 1/5/1912, p. 215.

<sup>5</sup> Bulletin officiel du Royal Automobile Club de Belgique, 12/1920, p. 5. Cursivering in origineel.

<sup>6</sup> Bulletin officiel du Royal Automobile Club de Belgique, 12/1920, p. 3-7.

De creatie van bijzondere verkeersagenten was de eerste lokale maatregel als antwoord op de nieuwe verkeersproblematiek. Deze vernieuwing werd aandachtig gevolgd door de automobilistenorganisaties. In 1921 verscheen in het tijdschrift van de Touring Club een lezersbrief waarin geklaagd werd dat de agenten te korte en te onduidelijke signalen gaven, en vaak niet begrepen werden door de automobilisten. De Touring Club merkte zuchtend op:

[I]l est difficile de demander à des agents des qualités suprêmes de conducteurs et de régulateurs de la circulation. La guerre en a supprimé beaucoup, qui avaient tout au moins de l'expérience. Il y a beaucoup de jeunes agents et ... aussi de jeunes conducteurs d'autos qui doivent se former [...].<sup>7</sup>

De Touring Club vroeg om een uniformisering van de handsignalen van de verkeersagenten. In juni 1922 werd daar inderdaad op ingegaan op de conferentie van Brusselse burgemeesters, waar onder meer werd afgesproken dat de verschillende gemeenten van de Brusselse agglomeratie de signalen van hun verkeersagenten op elkaar zouden afstemmen. Tegelijk verspreidde de Brusselse burgemeester een brief waarin gevraagd werd dat ook de automobielbestuurders zich zouden houden aan vooraf afgesproken handsignalen, vergezeld van een tekening waarin alvast vier gebaren werden voorgesteld (links/rechts afslaan, vertragen, stoppen). In 1924 werd dit gevolgd door een gelijkaardig initiatief waarin met tekeningen aan het publiek werd getoond welke gebaren de Brusselse verkeersagenten voortaan zouden maken en wat ervan de precieze betekenis was.<sup>8</sup>

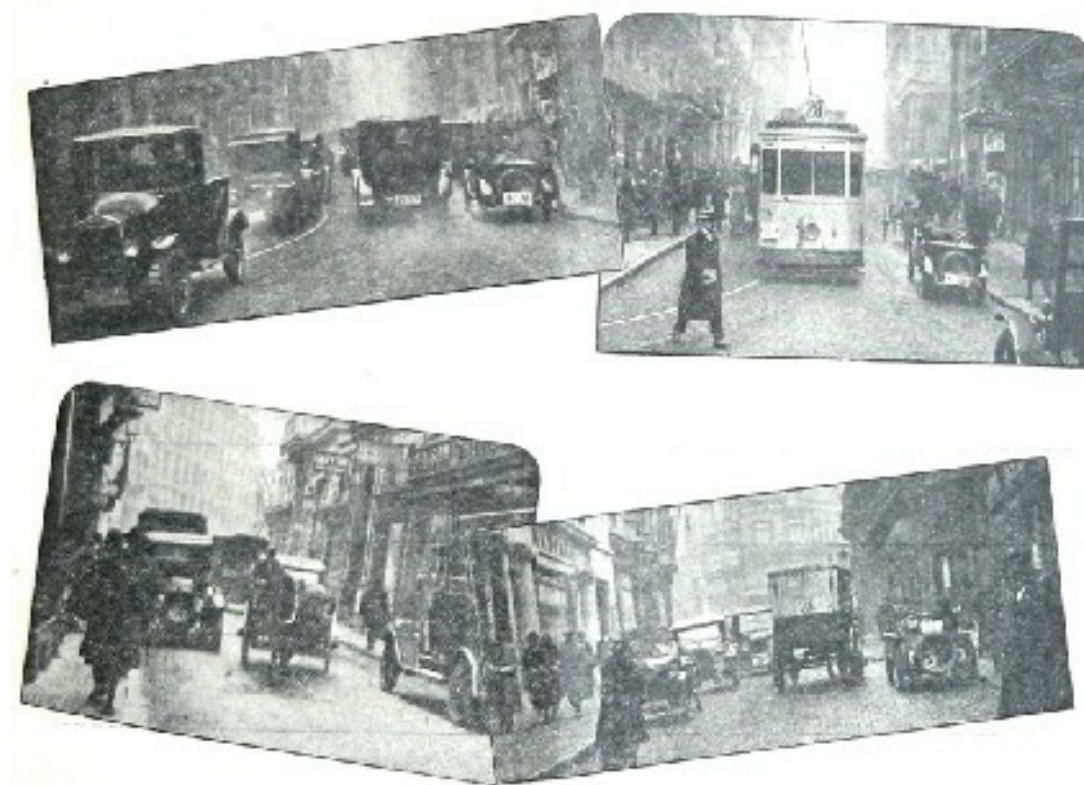
Maar de mogelijkheden om verkeersagenten in te zetten waren natuurlijk eindig, evenredig met de hoogte van de stadsfinanciën en omgekeerd evenredig met het snel groeiende stadsverkeer. Reeds vanaf 1905, toen de eerste *safety crossings* opdoken in de Verenigde Staten, had de Touring Club gevraagd om dit ook in Brussel in te voeren. De bedoeling was om stroken op de rijbaan te markeren en hierop voorrang te verlenen aan voetgangers, om veilige oversteekplaatsen te creëren. De toeristenvereniging bleef op de kwestie terugkomen, en bekwam in 1920 van de stad dat op de drukke Regentlaan (niet toevallig halverwege het centrum en de zetel van de Touring Club, die nog maar pas was verhuisd naar de Wetstraat) een eerste probeersel werd gedaan met twee oversteekplaatsen, een aan de Wetstraat en een aan de Luxemburgstraat en Troonstraat. De Touring Club had gevraagd om een duurzame markering met witte kasseien, maar de stadsdiensten hadden zich ervan afgemaakt met een strook in witte verf. Aan weerszijden werd een bord geplaatst *Passage pour piétons* en een eind verder werd nog een bord boven de rijweg gehangen *Ralentissez*. De Touring Club was eerder pessimistisch over het welslagen van deze eerste poging. Niet enkel zou de witte verf snel verdwijnen, maar nog een groter probleem was dat de weggebruikers, voetgangers zowel als automobilisten, onvoldoende op de hoogte waren van de betekenis van de strook.

<sup>7</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 15/08/1921, p. 381.

<sup>8</sup> *L'Automobile belge*, 24/6/1922, p. 5 en 25/1/1924, p. 3, *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 15/6/1922, p. 285 en 1/2/1924, p. 69, *De Toerist*, 1/1/1924, p. 8-9, *Bulletin officiel du Royal Automobile Club de Belgique*, 25/1/1924, p. 6.



Afbeelding 10.1 – Verkeer in Brussel, 1924



Bron: *Mon Auto*, november-december 1924, p. 217.

Er zou eigenlijk een promotiecampagne moeten gehouden worden voor het publiek, en agenten ter plekke opgesteld worden om aan de passanten uit te leggen wat de bedoeling was.<sup>9</sup>

Een groot succes werd dit eerste experiment niet, en de voetgangers moesten zich voorlopig nog behelpen met de vluchtheuvels die her en der werden voorzien op brede en drukke wegen. De Touring Club bleef intussen hardop nadenken over regelingen om voetgangers toe te laten om veilig over te steken. Of om automobielen toe te laten nog sneller te rijden, zonder last te hebben van kriskras overstekende voetgangers, welk belang primeerde in hoofde van de automobilistenvereniging was niet steeds duidelijk. In 1925 pleitte de Touring Club voor een algemeen oversteekverbod voor voetgangers, behalve op bepaalde daartoe voorziene oversteekplaatsen, aangeduid door strepen op de weg en voorzien van een verkeersagent die op gezette tijden het automobielerkeer een halve minuut zou laten stoppen om de voetgangers te laten oversteken. Verder vroeg de club om eenrichtingsverkeer ook in te voeren op de voetpaden, en rechts houden op te leggen aan de voetgangers.

De Touring Club vond hiermee het warm water niet uit, de stad Brussel had effectief enkele maanden daarvoor in haar nieuwe verkeersreglement van 2 maart 1925 een strikt ver-

<sup>9</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 15/7/1920.

keersregime opgelegd aan voetgangers. Het nieuwe reglement liet er in zijn eerste artikel geen twijfel over bestaan aan welke kant het stadsbestuur stond:

Article premier. – Sauf les exceptions admises par le Bourgmestre, il est interdit aux piétons de stationner isolément ou en groupe sur les voies carrossables, de même que d'y circuler, si ce n'est pour les traverser ; ils sont tenus en passant d'un trottoir à l'autre d'agir avec l'attention nécessaire pour éviter d'être victimes d'accidents ou d'en occasionner à autrui.

En circulant sur les trottoirs, ils doivent y tenir la droite.<sup>10</sup>

Vooral de laatste regel, dat voetgangers voortaan verplicht aan de rechterkant van het voetpad zouden moeten lopen, was opmerkelijk. Er was hierover geen protest in de Brusselse gemeenteraad, integendeel, bij de enige interventie hierover werd aangedrongen om deze regel zo strikt mogelijk op te leggen. Burgemeester Max haastte zich om te verklaren dat het wel nog getolereerd zou worden dat een voetganger af en toe voor een uitstalraam zou blijven staan, ook als ze zich dan tijdelijk aan de linkerzijde van het voetpad bevonden.<sup>11</sup> De Brabantse deputatie achtte deze bemoeienis met het voetgangersverkeer onwettelijk, maar de conferentie van Brusselse burgemeesters hield voet bij stuk. Toch zou pas tien jaar later, met de wet van 16 december 1935, de overheid wettelijke bevoegdheid over het voetgangersverkeer in de openbare ruimte krijgen.<sup>12</sup>

Het probleem met de oversteekplaatsen voor voetgangers kreeg pas een duurzame oplossing in 1930. Toen begon Brussel, naar het voorbeeld van Parijs, te experimenteren met *clous de passage*. Dit waren dubbele rijen van metalen spijkers op het wegdek, met twee à drie meter tussenruimte, haaks op de rijweg tussen twee voetpaden, zodat een strook werd gemarkeerd die voetgangers verplicht moesten gebruiken bij het oversteken. Deze metalen spijkers bepaalden in de volgende jaren mee het straatbeeld van Brussel. De automobilistenorganisaties intussen lieten er geen twijfel over bestaan dat de nieuwe oversteekplaatsen veel meer nog dan een veiligheidsmaatregel om de voetgangers te beschermen in het verkeer bedoeld waren als een disciplinemaatregel, als een manier om de vrijheid van de voetgangers om zich te bewegen in de openbare ruimte terug te dringen, zodat het automobielerkeer minder belemmerd zou worden door de aanwezigheid van voetgangers.<sup>13</sup>

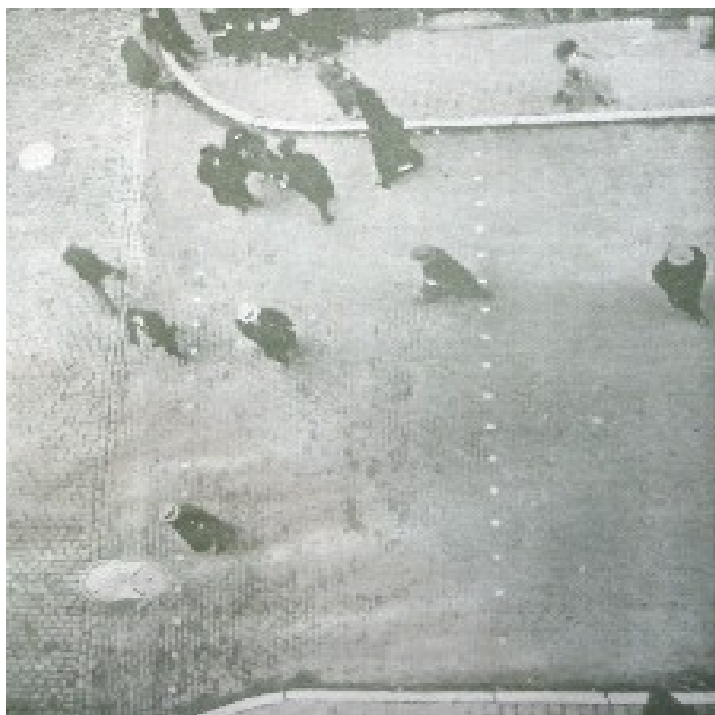
Een andere kwestie die voor een ernstige vorm van verkeersbelemmering zorgde was het *achterlaten van voertuigen op de openbare weg*. De automobilisten die begin jaren 1920 naar Brussel kwamen waren niet langer alleen maar welgestelde personen die over grote huizen beschikten met voldoende ruimte om voertuigen te plaatsen, of over chauffeurs die bij de

<sup>10</sup> *Bulletin communal de la Ville de Bruxelles*, 2/3/1925, p. 392.

<sup>11</sup> *Bulletin communal de la Ville de Bruxelles*, 2/3/1925, p. 368.

<sup>12</sup> *L'Automobile belge*, 10/12/1926, p. 669, *Belgisch Staatsblad*, 29/12/1935, p. 8190.

<sup>13</sup> *La Route belge*, augustus 1930, p. 5-7, *L'Automobile belge*, 5/3/1931, p. 131-3. Dat *les cloutés* diep doordrongen in het dagelijkse leven was ook merkbaar aan het feit dat ze voorwerp werden van grappen. Bij wijze van voorbeeld een *Brusselse zwanze*: [À Marseille] Marius essaye de s'offrir la tête d'un Bruxellois qu'on vient de lui présenter dans un café de la Cannebière. « Le mistral, dit-il, a, depuis quelques années, fait chez nous de tels progrès en force et en violence que de lourds camions automobiles ont été soulevés du sol et précipités jusque dans le vieux port! » Et le Bruxellois de répondre: « A côté du vent qui souffle parfois sur Bruxelles votre mistral est un zéphyr d'enfant ... Chez nous on est obligé de clouer les rues pour qu'elles ne s'envolent pas!! » (*L'Automobile belge*, 5/3/1931, p. 131).



Afbeelding 10.2 –  
Oversteekplaats met metalen spijkers  
in Brussel, 1931

Bron: *L'Automobile belge*, 5/3/1931, p. 133.

wagen bleven terwijl mijnheer en madame naar het theater waren. Hoe langer hoe meer ging het om kleine ondernemers, ambtenaren of zelfs bedienden die geen andere optie hadden dan tijdens de werkuren hun automobiël op straat achter te laten in de buurt van hun werkplaats. Maar het verkeersreglement deed hier erg moeilijk over, in artikel 5 werd uitdrukkelijk gesteld dat chauffeurs steeds bij hun wagen moesten blijven. De overheid was er erg beducht voor dat de motor zou aanslaan of door derden aangezet worden, en dat de automobiël ongestuurd door de straten zou gaan rijden. Maar met het veralgemeend in gebruik nemen van een elektrische startmotor, die met een autosleutel werd bediend in plaats van een zwengel, konden automobielen nu achtergelaten worden zonder dat iemand anders dan de eigenaar van de autosleutel ermee aan de haal ging. Het was duidelijk dat de bepalingen in het reglement niet langer beantwoordden aan de realiteit op de weg.<sup>14</sup>

Op 21 december 1921 vroeg de Automobile Club aan de Brusselse burgemeester om automobielen die met een autosleutel werden bediend niet langer te beboeten als ze werden achtergelaten op de weg. Dat kwam immers neer op het straffen van personen omdat ze geen chauffeur-bediende in dienst hadden. In zijn brief als antwoord ging burgemeester Adolphe Max, bepaald geen tegenstander van het automobiëlverkeer, zowaar akkoord, hoewel het al dan niet bestraffen hiervan niet tot de gemeentelijke bevoegdheid behoorde. Uit instructies aan de politie in juni 1921 bleek dat de stad Brussel tegen het nationale verkeersreglement in bereid was een gedoogbeleid te voeren, waarbij automobielen *voor ten hoogste een kwartier* mochten achtergelaten worden.<sup>15</sup>

<sup>14</sup> *Belgisch Staatsblad*, 16/5/1914, p. 2991.

<sup>15</sup> *Bulletin officiel du Royal Automobile Club de Belgique*, 1/1/1921, p. 23 en 20/7/1921, p. 186, *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 1/3/1921, p. 116-7, 1/6/1921, p. 262-3, 15/6/1921, p. 287 en 1/8/1921, p. 354.

Dat was al iets, maar nog geen oplossing voor het parkeerprobleem van de pendelaars. In 1922 werden de politie-instructies versoepeld en werd parkeren geduld *voor een termijn langer dan deze die in eerdere reglementen was toegestaan*. Maar dit alles bleef onduidelijk, en zorgde voor heel wat rechtsonzekerheid.<sup>16</sup> In 1923 gooide de stad het over een andere boeg. Er werd een lijst uitgevaardigd van straten waar parkeren voortaan zou toegelaten worden, langer dan een kwartier. Dit gold bij wijze van proef, maar de lijst somde meteen enkele honderden straten op op het grondgebied van Brussel, en ze werd daarna jaarlijks hernieuwd en uitgebreid.<sup>17</sup>

Daarmee was in de hoofdstad het parkeren feitelijk gelegaliseerd geworden. Het herziene verkeersreglement van november 1924 paste zich aan aan deze situatie, en stelde dat gemotoriseerde voertuigen voortaan mochten stilstaan op de openbare weg op plaatsen waar dat was toegelaten door de lokale politie, met als enige voorwaarde dat de remmen moesten opgetrokken zijn.<sup>18</sup> Het daarop volgende herziene politiereglement van Brussel van maart 1925 paste zich hieraan aan.<sup>19</sup>

Wettelijk en economisch gezien was de kwestie van het parkeren daarmee geregeld, maar tegen welke prijs? De aanslag op de openbare ruimte was immens, de steden veranderden in automobielwoestijnen. In februari 1930 verschenen berichten over maatregelen in de stad Parijs, waar geprobeerd werd om geparkeerde automobielen verplicht bijeen te brengen in parkeergarages, en een *taxe de stationnement* ingevoerd voor elk stilstaand voertuig dat een gedeelte van de openbare weg in beslag nam. Dat leek niet meteen haalbaar in Brussel, maar burgemeester Max verklaarde in een interview met *L'Automobile Belge*: “J'interdirai, un jour, le stationnement des voitures. Les rues ne sont pas des garages. Mais avant de prendre cet mesure, il faudra créer des parcs.”<sup>20</sup> De stad Brussel opende effectief een jaar later een gratis openbare ondergrondse parkeergarage onder de Kardinaal Mercierstraat. Vrijwel gelijktijdig opende in de Wijnheuvelenstraat in Schaarbeek een private parkeergarage. Voor deze nieuwe vorm van stadsarchitectuur werd het nieuwerwetse Engelse leenwoord *parking* gebruikt.<sup>21</sup> De Automobile Club was zich bewust van het esthetische probleem van grote hoe-

<sup>16</sup> *L'Automobile belge*, 1/4/1923, p. 1 en 8/4/1923, p. 4. Antwerpen volgde het Brusselse voorbeeld (*Bulletin de l'Automobile Club Anversoise*, 15/5/1922, p. 239 en 1/9/1922, p. 386).

<sup>17</sup> *Bulletin officiel du Royal Automobile Club de Belgique*, 25/3/1923, p. 11-12 en 10/3/1924, p. 6-7.

<sup>18</sup> *Belgisch Staatsblad*, 9/11/1924, p. 5555.

<sup>19</sup> *Bulletin communal de la Ville de Bruxelles*, 2/3/1925, p. 401. Een eis die nog werd gesteld was dat geparkeerde voertuigen 's nachts verlicht moesten zijn. Maar moesten ze verlicht zijn door eigen lichten (parkeerlichten) of volstond het dat ze zichtbaar waren door een externe lichtbron, bijvoorbeeld straatlampen? Het Hof van Cassatie besloot op 20 september 1926 dat eigen verlichting verplicht was. Maar de dienst Gemeentewegen van het Ministerie van Landbouw, die bevoegd was voor het nationaal verkeersreglement, verklaarde op vraag van de Union Routière dat een externe lichtbron volstond, een advies dat in april 1927 onder de voornaamste steden van het land verspreid werd door de Union Routière. Op 10 oktober 1927 besliste de correctionele rechtbank van Leuven eveneens, tegen het Cassatiebesluit in, dat een externe lichtbron volstond. Begin februari 1928 volgde een nieuw besluit van het Hof van Cassatie, waarin dan toch gesteld werd dat een externe lichtbron volstond (*L'Automobile belge*, 10/1/1928, p. 2-3, 25/1/1928, p. 38, 25/1/1928, p. 41 en 10/2/1928, p. 65).

<sup>20</sup> *L'Automobile belge*, 20/2/1930, p. 107-110.

<sup>21</sup> *L'Illustration automobile*, januari-maart 1931, p. 36, *L'Automobile belge*, 20/3/1931, p. 170-1.



Afbeelding 10.3 –  
Ondergrondse parking  
Mercierstraat, 1931

Bron: *L'Illustration automobile*, januari-maart 1931,  
p. 36.

veelheden achtergelaten automobielen in het stadsbeeld, maar vond dit een noodzakelijk offer.

La capitale, et son centre notamment, se prêtent certes assez mal à la création de très nombreux parcs automobilistes: il y a trop peu de dégagements larges et spacieux, il y a trop de rues étroites et tortueuses qu'étouffe et congestionne le trafic actuel [...].

Et cependant, il faut faire quelque chose.

A notre sens, le plus grand nombre possible de places publiques d[e]vraient être livrées au parage des automobiles.

Il y aura sans doute, diront certains, une atteinte à l'esthétique, une place publique sera moins seyante d'aspect lorsqu'on y verra un imposant ensemble de véhicules rangés les uns à côté des autres soit au centre de la place, soit sur son pourtour.

Mais les nécessités sont cependant là, impérieuses, qui réclament des mesures radicales.

De Automobile Club verwierp daarbij de aanpak om het historische centrum enigszins te ontzien door automobielparkings net buiten het centrum te plaatsen. Automobilisten namen niet de moeite om per automobiel te rijden, om dan de laatste honderden meters naar hun bestemming alsnog te voet te moeten afleggen. De Automobile Club presenteerde in haar tijdschrift dan ook een voorstel om vier centrumpleinen in Brussel voor te behouden als parking, met name het Brouckèreplein, Muntplein, Rogierplein en de Grote Markt, en voegde er meteen een ontwerp aan toe voor een nieuwe inrichting van deze eeuwenoude pleinen als parkeerterreinen.<sup>22</sup>

Maar meer nog dan het vermijden van obstakels als voetgangers of geparkeerde wagens was de kern van het probleem om de verkeersstromen in goede banen te leiden, zonder al te veel vertragingen, opstoppen of botsingen. Het nationaal verkeersreglement van 1914 bevatte nog zo goed als geen voorrangsregels: rechts houden, links inhalen, en stoppen voor verkeer op een grotere weg, dat was het zowat. Vanzelfsprekend volstond dit niet voor een stad die met steeds drukker verkeer werd geconfronteerd. Een snelle automobiel die een plein

<sup>22</sup> *Royal Auto*, 15/4/1930, p. 115-6, 15/4/1930, p. 115-6, 1/5/1930, p. 131-2, 15/5/1930, p. 146-7, 15/11/1933, p. 337 en 1/12/1933, p. 354.

naderde waarop vijf straten uitkwamen, kon die zomaar rechtdoor het plein oprijden naar de straat aan de overkant? En wat als er vijf automobielen uit de vijf straten tegelijk kwamen die alle hetzelfde deden? Als een boulevard verdeeld was in zes rijstroken (*chaussées*), en op drie ervan waren wagens toegelaten, was het dan zinvol om op alle drie verkeer in de twee richtingen toe te laten?

De beide laatste problematieken verwezen naar de kwesties van de *sens unique* en het *système giratoire*. Eenrichtingsverkeer was al ingevoerd vanaf 1910, zoals hoger reeds vermeld. In het begin van de jaren 1920 was een van de eerste maatregelen om het moderne verkeer aan te pakken een regeling voor het verkeer op de pleinen. *Système giratoire*: aan bestuurders die een plein passeerden werd gevraagd om het midden van het plein niet te betreden, maar langs de rand van het plein te blijven, en een cirkelvormige rit rond het plein te maken, tot de zijstraat werd bereikt die men wilde nemen. Het systeem werd begin 1921 in Brussel toegepast op het Koningsplein en het Brouckèreplein. Wettelijk was er geen probleem, aangezien de verplichting kon gezien worden als een strikte toepassing van de regel van het rechts houden.

Einde 1924 verspreidde de stad Brussel een bericht waarin werd gesteld dat automobilisten niet verplicht waren om *en file indienne* te rijden (alle op één rij). Indien de breedte van de openbare weg het toeliet werd ten eerste aangeraden om meerdere rijen naast elkaar te vormen, teneinde het verkeersdebiet te maximaliseren.<sup>23</sup> Rond deze tijd verschenen voortdurend nieuwe maatregelen van de stad, waarmee geprobeerd werd om de nieuwe verkeersstromen zo vlot mogelijk door de straten van de stad te krijgen. Traag verkeer (bedoeld werden gespannen) moesten altijd en overal uiterst rechts houden ; parkeren mocht enkel in de richting van het verkeer, om bruuske manoeuvres te vermijden van automobilisten die aan de overkant een zeldzame parkeerplaats zagen ; laden en lossen was verboden tijdens de spitsuren ; knallende uitlaten, helle koplampen en te luide toeters, kortom alles wat het hectische verkeer onleefbaar maakte, waren eveneens verboden.<sup>24</sup>

Einde 1929 keek burgemeester Max eens achterom naar wat er gerealiseerd was in Brussel in de jaren 1920. Er waren 50 kruispunten ingericht met een verkeersagent op een *poste fixe* ; 35 eenrichtingsstraten ; 21 wegen hadden rijrichtingen gescheiden door een middenberm (al dan niet beplant) ; 16 pleinen of grote kruispunten waren ronde punten geworden ; in 7 sterk hellende straten moesten fietsers en motorrijders verplicht afstappen ; in 24 straten gold beurtelings parkeren ; op 19 grote invalswegen gold een parkeerverbod (ondanks luidruchtig protest van de automobilisten in de pers) ; 16 parkeerterreinen waren ingericht geworden door de stad (en de parkeergarage onder de Mercierstraat was in voorbereiding). De automobielvriendelijkheid van Brussel liet de voetgangers enigszins in de kou staan, in

<sup>23</sup> *Bulletin officiel du Royal Automobile Club de Belgique*, 25/10/1924, p. 3.

<sup>24</sup> *L'Automobile belge*, 10/6/1924, p. 8 en 25/9/1924, p. 29.

die mate dat burgemeester Max het nodig vond om bijkomende instructies aan zijn politieagenten te geven.

On répand dans le public la légende qu'à Bruxelles les agents de service à poste fixe n'ont d'autre mission que de réglementer la circulation des véhicules et se désintéressent du sort des piétons.

Afin de couper court à des appréciations de nature à nuire au bon renom de la police de la capitale, je recommande aux membres du personnel de veiller avec un redoublement de vigilance à la sécurité des personnes ayant à traverser les voies carrossables.

A cet effect, il conviendra, autant que possible, quand la circulation des véhicules a été interrompue dans une direction déterminée, de ne pas rétablir brusquement cette circulation au moment où des piétons se sont déjà avancés sur la voie carrossable pour passer d'un trottoir à l'autre. De même quand le conducteur d'un véhicule annonce par geste l'intention de virer à un carrefour, il conviendra de se préoccuper du point de savoir si des piétons, se croyant en sécurité pour traverser la chaussée au moment où le passage des voitures y était interrompu, ne sont pas exposés à être renversés.

Dit in afwachting dat het probleem zichzelf zou oplossen door het veralgemeende inrichten van ondergrondse voetgangerstunnels zoals er op dat moment een werd gebouwd onder het Rogierplein ...<sup>25</sup>

Maar het meest opvallende aspect van de transformatie van Brussel in een moderne verkeersomgeving was de signalisatie, de zichtbare aanwezigheid van de nieuwe verkeersregels in het straatbeeld, door middel van verkeersborden, geschilderde strepen en aanduidingen op het wegdek, en vooral de verkeerslichten — die ikonen bij uitstek van het automobieltijdperk.<sup>26</sup>

In 1922 reeds berichtte het tijdschrift van de Touring Club over recente ontwikkelingen in de Verenigde Staten en Groot-Brittannië om voetgangers te beschermen tegen het drukke stadsverkeer. Er verschenen foto's en uiteenzettingen over nieuwigheden als verkeerslichten, richtingaanwijzers, remlichten, spoorwegsignalisatie etc., en er werd gepleit voor een vergelijkbare aanpak in België. Zulke reportages verschenen regelmatig in de automobielpers, nog in 1924 bracht *L'Automobile Belge* melding over een New-Yorkse trouvaille: op belangrijke kruispunten werden *phares automatiques* geplaatst, als deze oplichtten was de weg gedurende negentig seconden vrij, daarna doofden ze en lichtten deze van de dwarse rijrichting op.<sup>27</sup>

Zulke berichten vielen niet in dovemansoren bij de stad Brussel. Het aantal verkeersagenten dat kon ingezet worden om het verkeer te regelen op grote kruispunten was eindig, de mechanisering van een gedeelte van hun taken leek praktisch haalbaar en budgettair aantrekkelijk. Ook dit verliep evenwel met vallen en opstaan, een eerste poging begin 1925 bleek

<sup>25</sup> *L'Automobile belge*, 5/12/1929, p. 755-7 en 20/2/1930, p. 109-110.

<sup>26</sup> Donald Cross, 'The development of traffic signs', *Industrial Archaeology*, 1968, nr. 5, p. 266-72; Marina Duhamel, *Un demi-siècle de signalisation routière, naissance et évolution du panneau de signalisation routière en France, 1894-1946*, Parijs, Presses de l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées, 1994, 151 p.; Clay McShane, 'The origins and globalization of traffic control signals', *Journal of Urban History*, xxv, 1999, nr. 2, p. 379-404; Hans Buiter & Peter-Eloy Staal, 'City lights. Regulated streets and the evolution of traffic lights in the Netherlands, 1920-1940', *Journal of Transport History*, xxvii, 2006, nr. 2, p. 1-20.

<sup>27</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 1/1/1922, p. 17-8, 15/3/1922, p. 142-3, 15/8/1922, p. 381-2 en 1/11/1922, p. 498, *L'Automobile belge*, 25/7/1924, p. 16.

niet zo goed aan te slaan. L'Automobile Belge berichtte in februari 1925 over *groene en rode lichten* die door de stad Brussel op een aantal vluchtheuvels waren geplaatst, maar het automobiëlblad geraakte niet goed wijs uit de ingewikkelde regeling van de signalen. Naar verluidt zouden na het invallen van de duisternis groene lichten op de vluchtheuvel aanduiden dat deze niet langs links mocht gepasseerd worden, enkel langs rechts, maar bij rood licht zou dit wel mogen ... Ook was het reeds enige tijd de gewoonte om de verboden rijrichting van eenrichtingsstraten aan te duiden door een rood knipperlicht of een verlicht bord met de letters *SENS INTERDIT*.<sup>28</sup>

Op zaterdag 27 maart 1926, om 10 uur 's ochtends, vond op het kruispunt van de Wetstraat en de Regentlaan een kleine inhuldigingsplechtigheid plaats. Op dit grote kruispunt werd voor het eerst een set van verkeerslichten in gebruik genomen, geleverd door Philips. Het ging om drie toestellen, verbonden door een elektrisch circuit, die op enige meters van elkaar werden geplaatst op de drie rijstroken die de Wetstraat kruisten ter hoogte van de Regentlaan en de Kunstlaan. Het betrof een paal met bovenaan een vierkante metalen doos waarop langs de vier zijden het woord *HALTE* in rood neonlicht kon oplichten. Helemaal bovenop stond een glazen bol die groen kon oplichten. Een verkeersagent kon de drie toestellen gelijktijdig bedienen. Zolang de bol groen oplichtte mocht iedereen doorrijden. Door schakelaars te bedienen liet de agent de bol doven en werd het rode *HALTE*-signaal zichtbaar in een bepaalde richting. Vooraleer de signalen te veranderen duwde de agent op een knop waardoor een schil belsignaal weerklonk dat de automobilisten moest verwittigen.<sup>29</sup> Het systeem aan de Wetstraat functioneerde naar behoren, en een kleine twee jaar later, in februari 1928, werd een eind verder langs de Regentlaan, op het Madouplein, een tweede toestel in gebruik genomen. Dit was een wat gecompliceerder toestel, omdat een groot aantal straten op dit plein uitkwamen. Het was een platform met onderaan rondom groene lichten en bovenaan een aantal *HALTE*-signalen. Een agent moest plaatsnemen op het platform om de signalen te bedienen.<sup>30</sup>

Maar hiermee was natuurlijk nog niet het probleem opgelost van de belasting van de politiemacht, die de toestellen nog steeds manueel moest bedienen. Einde 1928 nam de automobiëlandustrieel Georges Marquet junior het initiatief om een automatisch verkeerslicht te schenken aan de stad Brussel. Het werd geïnstalleerd in het verlengde van de Wetstraat, op het kruispunt van de Tervurenlaan en de Sint-Michielslaan, in Etterbeek, bovenop een verlichtingspaal. Het toestel, van het merk Siemens, was veel moderner dan de eerdere Philips-toestellen, zo werd niet langer gebruik gemaakt van letters, maar eenvoudigweg van rode en groene kleuren. Het nieuwe systeem introduceerde ook voor het eerst een derde kleur, een geel licht geplaatst boven het groene en onder het rode licht. De bedoeling was dat bij het

<sup>28</sup> L'Automobile belge, 25/2/1925, p. 8 en 20/4/1928, p. 243-4.

<sup>29</sup> L'Automobile belge, 25/3/1926, p. 185-6.

<sup>30</sup> L'Automobile belge, 10/2/1928, p. 69.





Afbeelding 10.4 –  
Verkeerslichten in Brussel,  
1926-1928

Links: eerste verkeerslicht  
(1926), kruispunt Wet-  
straat-Regentlaan

Onder: tweede verkeers-  
licht (1928), Madouplein

Rechts: eerste automati-  
sche verkeerslicht (1928),  
kruispunt Tervurenlaan-  
Sint-Michielslaan

Bronnen: *L'Automobile bel-  
ge*, 25/3/1926, p. 185,  
20/11/1928, p. 727 en  
10/2/1928, p. 69.

wisselen van de kleuren het gele licht gedurende vijftien seconden zou oplichten, om de wagens de gelegenheid te geven het kruispunt te ontruimen en om te vermijden dat chauffeurs bruusk moesten stoppen. Maar vooral was dit apparaat in staat om automatisch te werken, zodat politieagenten zich met nuttiger taken konden bezighouden dan de hele dag schakelaars te bedienen. Uiteraard was de schenking niet louter onbaatzuchtig bedoeld, dit type toestellen kon bij de schenker aangekocht worden voor de niet geringe som van 25.000 frank.<sup>31</sup>

<sup>31</sup> *L'Automobile belge*, 20/11/1928, p. 725 en 727.



Afbeelding 10.5 —  
Portaphone van de Brusselse politie, 1938

Versterker gebruikt door de Brusselse politie om mondelinge instructies voor voetgangers verstaanbaar te maken boven het stadsgewoel uit.

Bron: *Auto- en Motorleven*, november 1938, p. 741.

In de loop van de jaren 1930 verschenen steeds meer verkeerslichten in het Brusselse straatbeeld. De oude *agents à poste fixe* werden steeds vaker vervangen door automatische lichten. In 1933 schafte burgemeester Max het belsignaal af bij de manueel bediende verkeerslichten, tot grote woede van de automobilistenorganisaties, omdat voetgangers en chauffeurs op de duur meer afgingen op het geluid dan op de lichtsignalen en omdat de omwonenden gek werden van het voortdurende gerinkel op straat. In 1938 werd voor het eerst het systeem van *signaux synchronisés* toegepast op de verkeerslichten op de Louizalaan. Een automobilist die vertrok aan een verkeerslicht zodra het op groen sprong, en netjes de maximumsnelheid van 50 km per uur aanhield, zou alle volgende verkeerslichten op groen aantreffen onderweg op de laan.<sup>32</sup>

Vrijwel onmiddellijk werden de verkeerslichten ook aangevuld door wegmarkeringen. Reeds einde 1928 liet burgemeester Max op de kasseien van de zijstraten van de Wetstraat een witte lijn schilderen, voorafgegaan door het woord HALTE. Uit de politieverslagen bleek dat dit goed werkte, bestuurders die de witte lijn zagen stopten of vertraagden, en zagen af van toeteren. Ook verschenen nu demarcatielijnen in het midden van een aantal drukke lanen, door middel van witte kasseien.<sup>33</sup>

Een laatste opzicht ten slotte waarin Brussel als verkeerslaboratorium fungeerde was op het vlak van de verkeersborden. De afschaffing van de algemene snelheidsbeperking in het verkeersreglement van 1925 zorgde in Brussel voor een aantal penibele verkeerssituaties. De stad reageerde door gebruik te maken van haar recht om bijkomende lokale verkeersregels te maken. Maar de verkeerswet stelde uitdrukkelijk dat zulke lokale maatregelen enkel geldig waren indien ze ter plaatse op zichtbare wijze werden bekendgemaakt aan de weggebruikers, hetzij door politie of door signalisatie. Op 21 maart 1930 voerde de stad een reeks

<sup>32</sup> *L'Automobile belge*, 5/1/1929, p. 7, *Royal Auto*, 1/10/1933, p. 291-2, 15/9/1936, p. 279 en 1/3/1938, p. 68.

<sup>33</sup> *La Route belge*, 1/1929, p. 25, *Royal Auto*, 1/5/1929 bijlage p. 2.

lokale snelheidsbeperkingen in, en besliste om deze plaatselijk aan te duiden door middel van snelheidsborden. Maar:

La mise en application de cette mesure a été retardée, le Service de la voirie communale du ministère des Travaux publics ayant eu à déterminer pour le pays entier le modèle et les dimensions des plaques rendant exécutoires de semblables limitations. Dès que la décision de l'autorité compétente a été prise, l'administration communale a commandé les plaques nécessaires.<sup>34</sup>

## 10.2 Verkeersreglement van 1934

---

Het oorspronkelijke verkeersreglement van 1899 werd gewijzigd in 1910 en daarna tot 1940 drie maal volledig herzien, in 1914, 1924 en 1934. In principe gingen wijzigingen aan de Verkeerswet en het bijhorende verkeersreglement hand in hand, maar in de praktijk volgden de reglementaire bepalingen toch een eigen ritme. De straten van Brussel dicteerden mede dat ritme, zoals we al zagen in de vorige paragraaf. Daarnaast was automobiëlverkeer natuurlijk geen exclusief Belgisch verschijnsel, ontwikkelingen in andere landen en internationale overeenkomsten speelden een aanzienlijke rol in de evolutie van het reglement. En omdat ook technische regels uiteindelijk mensenwerk zijn, mag ook de rol van de administraties op verschillende niveaus die de ontwerpteksten schreven of moesten beoordelen niet uit het oog worden verloren. Maar bovenal was het reglement een systeem, dat regel na regel werd opgebouwd, tot het geheel langzaam maar zeker een eigen logica ging vertonen en een eigen interne dynamiek kreeg. Meer over dat laatste in de volgende paragraaf, eerst kijken we naar de lange weg die het baanbrekende reglement van 1934 heeft afgelegd.

Het eerste verkeersreglement trad in voege in januari 1900. Reeds een jaar later werd door de administratie een herziening voorbereid en doorgestuurd naar de deputaties voor advies. De voorgestelde wijzigingen waren beperkt tot enige technische details in verband met de nummerplaat, het gebruik van de toeter etc. Van grote wijzigingen zoals de afschaffing van snelheidsbeperkingen, toelaten van parkeren op de openbare weg, of een regeling rond het rijbewijs zoals door de automobilistenorganisaties werd gevraagd, was geen sprake.<sup>35</sup> In de volgende jaren kondigden alle opeenvolgende ministers een spoedige herziening aan van het verkeersreglement, en stevast was de administratie hieraan de laatste hand aan het leggen.<sup>36</sup> In 1907 leek het te zullen gaan lukken, in april riep minister van Landbouw van der Bruggen de automobilistenorganisaties samen op zijn kabinet voor een overleg met de administratie over een nieuw ontwerp. Een binnen de administratie samenge-

<sup>34</sup> *L'Automobile belge*, 15/1/1931, p. 52.

<sup>35</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 30/5/1901, p. 1277, *Le Véloce*, 28/5/1901, p. 3-7, *L'Automobile illustré*, 21/7/1901, p. 3-4, *Le Véloce*, 8/10/1901, p. 5.

<sup>36</sup> *Automobile-Véloce*, 20/1/1903, p. 15, *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, januari 1903, p. 41-42, februari 1903, p. 98, februari 1905, p. 60-61 en 15/8/1907, p. 244-5, *Parlementaire Handelingen Kamer*, 10/3/1903, p. 796, 6/12/1904, p. 201 en 1/8/1905, p. 2007, *L'Automobile belge*, 14/1/1904, p. 12.

stelde commissie bezorgde vervolgens de minister op 14 juni 1907 een voorontwerp van koninklijk besluit.<sup>37</sup> Toch bleef de herziening maar aanslepen. De minister verstopte zich achter het excuus dat er gewacht werd op het advies van de deputaties en andere bevoegde instellingen, maar Raoul Claes van de Ligue Vélocipédique vroeg zich in 1909 in de Kamer af of het uitstel niet eerder werd veroorzaakt door het feit dat de administraties van de ministeries van Landbouw (Gemeentewegen) en van Openbare Werken (Bruggen en Wegen) het ontwerp maar bleven onderling heen en weer sturen zonder overeenstemming te bereiken.<sup>38</sup>

Uiteindelijk werd in maart 1910 dan toch een koninklijk besluit uitgevaardigd waarin een aantal wijzigingen waren opgenomen aan het reglement van 1899. Het waren dezelfde bepalingen die reeds in het voorontwerp van 1907 stonden, al was er duidelijk aan de details en de bewoordingen van de tekst nog flink gesleuteld geworden. Er waren enkele nieuwe regels rond nummerplaten, verlichting en toeters ; de snelheidsbeperking in de bebouwde kom werd opgetrokken van 10 naar 15 km per uur (in het voorontwerp werd oorspronkelijk 18 km per uur voorgesteld) en daarbuiten van 30 naar 40 km per uur ; en verder waren er nog enkele kleinere nieuwe regels zoals de verplichting om op de weg een meter afstand te bewaren tot de andere weggebruikers. Een regel uit het voorontwerp die gesneuveld was, was de toelating voor motorfietsen om in bepaalde omstandigheden het fietspad te gebruiken. Dat was een teken van de invloed van de Touring Club, die van dit dossier een belangrijk strijdpunt had gemaakt. Al bij al waren dit geen grote veranderingen, eerder kleine technische kwesties. Daarmee was zeker niet het laatste woord gesproken, nog in hetzelfde jaar verschenen alweer twee nieuwe koninklijke besluiten met nog meer wijzigingen.<sup>39</sup>

Het herzieningsbesluit bevatte tevens enkele bepalingen die rechtstreeks waren overgenomen uit het Verkeersverdrag van Parijs van 1909, waarmee België zijn verkeersreglement conformeerde aan de internationale overeenkomst. Automobielen mochten geen overlast op de openbare weg veroorzaken op het vlak van lawaai, stoom, rook of olieverlies, en voor bestuurders gold voortaan een minimumleeftijd van 18 jaar. Het herzieningsbesluit werd ondertekend in maart 1910, maar pas in juni gepubliceerd omdat gewacht werd op de wet van 29 april 1910 die het Parijse verdrag goedkeurde.<sup>40</sup>

Het automobilisme probeerde reeds zeer vroeg om de regeling van het automobielerverkeer georganiseerd te krijgen op internationaal vlak. Het eerste initiatief op dit vlak werd genomen door de Automobile Club de Belgique. Nadat in 1897 een eerste poging op een weigering van Frankrijk was gestuit, riep de Belgische automobielerclub een *Conférence inter-*

<sup>37</sup> *Automobile-Vélocé*, 25/4/1907, p. 520-1 en 16/5/1907, p. 625, *Parlementaire Stukken Senaat*, 9/4/1908, nr. 87, p. 167-8.

<sup>38</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 13/3/1908, p. 1090-1, 23/6/1908, p. 84 en 5/5/1909, p. 1233, *Parlementaire Handelingen Senaat*, 8/5/1908, p. 663, *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 15/4/1908, p. 151-2.

<sup>39</sup> *Belgisch Staatsblad*, 10/6/1910, p. 3478-80, 1-2/8/1910, p. 4603 en 26/11/1910, p. 7237-8, *Automobile-Aviation*, 7/7/1910, p. 679.

<sup>40</sup> *Belgisch Staatsblad*, 15/5/1910, p. 2837-51, *Parlementaire Stukken Kamer*, 5/4/1910, nr. 140.

*nationale d'Automobiles* samen op haar jaarlijkse automobielfeest in Spa van 3 tot 5 juli 1899. Er namen automobielclubs aan deel uit vijf landen, naast vertegenwoordigers van de Belgische regering, en andere verwante organisaties zoals de Touring Club de Belgique. De problematiek van de wetgeving op het automobielerkeer werd besproken in verschillende luiken, met telkens een reeks vragen waar sprekers op in gingen.<sup>41</sup> Het jaar erop werd een tweede internationaal automobielcongres gehouden, in Parijs van 9 tot 16 juli 1900, in de somptueuze lokalen van de Automobile Club de France, op uitnodiging van de Franse minister van Handel en Industrie.<sup>42</sup> Hierna viel de organisatie van internationale automobielcongressen opnieuw stil, al vervulden de Franse automobielcongressen die in de jaren erna werden georganiseerd min of meer dezelfde internationale functie. In 1906 werd nog een derde en laatste internationaal automobielcongres gehouden, in Milaan van 24 tot 29 mei.<sup>43</sup> Ook vanuit toeristische hoek probeerde men zich internationaal te organiseren. Van 11 tot 17 december 1905 vond in Parijs een *Congrès de Tourisme et de Circulation Automobile* plaats waar opgeroepen werd tot het afschaffen van de snelheidsbeperking, naar het voorbeeld van de nieuwe Nederlandse automobielwet, en tot het veralgemenen van het rijbewijs, tot woede van Belgisch deelnemer Hector Colard.<sup>44</sup>

Maar het beslissende initiatief tot een internationale regeling van het automobielerkeer werd gegeven in 1909, toen de Franse regering – naar verluidt op Duits verzoek – een diplomatieke conferentie bijeenriep in Parijs van 5 tot 11 oktober 1909, met de bedoeling een internationale conventie af te sluiten over het automobielerkeer. De conventie werd getekend door zestien landen, waaronder België. De belangrijkste punten van de overeenkomst waren:

*Certificat international de route.*

De conventie bevatte een gedetailleerd model van dit certificaat dat in alle ondertekenende landen erkend werd. Dit certificaat moest bewijzen dat tegemoet gekomen werd aan een aantal technische eisen die aan elke automobiel werden gesteld inzake brandveiligheid, stuurinrichting, remmen etc., en een aantal eisen die aan de bestuurder werden gesteld, met name een minimumleeftijd van 18 jaar en het bewezen hebben van de rijvaardigheid.

*Nationaliteitsletters*

Elke automobiel die de grens overschreed moest, naast de nummerplaat zoals voorgeschreven in het eigen land, een ovale plaat dragen met een landenkenmerk. De ondertekenende landen kregen daartoe elk een lettercode toegewezen, deze van België was de letter B.

<sup>41</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, augustus 1899, p. 168, *Automobile-Vélocé*, 6/2/1908, p. 134. De Automobile Club liet na om de acta van deze conferentie te publiceren, tot groot ongenoegen van de rest van de automobielwereld.

<sup>42</sup> *La Belgique automobile*, 2/1/1900, p. 4-6, *Le Vélocé*, 19/02/1900, p. 1, *L'Automobile belge*, 6/1/1900, p. 1 en 18/8/1900, p. 2.

<sup>43</sup> *Automobile-Vélocé*, 8/2/1906, p. 153.

<sup>44</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, januari 1906, p. 25-28.



Afbeelding 10.6 – Verkeerstekens conventie van Parijs, 1909

Bron: *Parlementaire Stukken Kamer*, 5/4/1910, nr. 140, p. 13.

Afbeelding 10.7 – Verkeerstekens Touring Club de France, 1908



Bron: *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 30/11/1908, p. 526.

### *Technische uitrusting*

Elke automobiel moest een toeter hebben (*une trompe à ton grave*), twee lichten vooraan om de weg te verlichten, en een achteraan om de nummerplaat ook 's nachts leesbaar te maken.

### *Signalisatie*

Er werden vier uniforme gevaarsborden vastgelegd. Dit waren de eerste verkeersborden die internationaal werden overeengekomen.<sup>45</sup>

Over het links of rechts rijden werd geen overeenstemming bereikt, de conventie hield het er dan maar bij dat automobilisten zich moesten houden aan de regels van de streek waar ze zich bevonden.

De conventie werd ondertekend door de gevolmachtigden van de betrokken staten, maar de automobilistenorganisaties waren nauw betrokken bij de onderhandelingen. Het was dan ook niet te verwonderen dat zij ook bij de uitvoering ingeschakeld werden. De Belgische overheid besliste om de internationale certificaten niet zelf uit te reiken, maar hiermee een aantal privéorganisaties te belasten, met name de Touring Club, de Automobile Club, de Moto Club en de zes toenmalige lokale automobielfclubs. Deze verenigingen reikten evenwel enkel certificaten uit aan hun eigen leden, waardoor de facto een privé-monopolie op het internationaal automobielfverkeer ontstond: een Belg die naar het buitenland wilde met zijn of haar automobiel kon niet anders dan lid worden van een van de hoger vermelde verenigingen.<sup>46</sup>

<sup>45</sup> *Parlementaire Stukken Kamer*, 5/4/1910, nr. 140, *Automobile-Aviation*, 21/7/1910, p. 733.

<sup>46</sup> Koninklijk besluit van 28 mei 1910 (*Belgisch Staatsblad*, 11/6/1910, p. 3493-4).

Ook het meest opvallende luik van de conventie, de invoering van de eerste verkeersborden, was grotendeels onder invloed gebeurd van de automobilistenorganisaties. Het eerste Internationaal Wegencongres had op 15 oktober 1908 de wens geuit dat de wegen zouden voorzien worden van een deugdelijke signalering van gevaarlijke punten, en dat de gebruikte signalen, combinaties van een symbolische afbeelding en de naam van het obstakel in de plaatselijke taal, zouden beperkt worden tot vier, met name voor wegenwerken, bochten, overwegen en gevaarlijke kruispunten. Op 19 oktober sloot de Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus zich bij deze wens aan, en nodigde de hele internationale automobilistenwereld uit voor een bijeenkomst hierover op 1 december 1908 in Parijs. Op zijn beurt stapte de Touring Club de France hierin mee, en deed een oproep aan alle toeristenclubs van de Ligue Internationale des Associations Touristes om zich bij het voorstel aan te sluiten. De Touring Club de France voegde bij deze oproep ontwerpen van de gevraagde borden. Deze ontwerpen vormden de basis van de eerste officiële verkeersborden, die door de Parijse conventie werden overgenomen en na de ondertekening van het verdrag ook in België in gebruik werden genomen.<sup>47</sup>

Na de vernieuwingen van 1910 werd het wat kalmer rond het reglement. In 1913 verklaarde minister van Landbouw en Openbare Werken Joris Helleputte dat zijn administratie *depuis très longtemps* een ontwerp voor een nieuw verkeersreglement had overgemaakt aan de bestendige deputaties, maar dat hij nog wachtte op een aantal antwoorden. Het koninklijk besluit van 27 april 1914 schafte het verkeersreglement van 1899 af en voerde een nieuw reglement in. In de praktijk evenwel kwam het nieuwe reglement neer op een coördinatie van de bepalingen van 1899 en 1910, en werden geen noemenswaardige vernieuwingen ingevoerd.<sup>48</sup>

De toename van het automobielerkeer in het begin van de jaren 1920 bracht vrijwel meteen de uitbreiding van het verkeersreglement opnieuw op de politieke agenda. Met het besluit van 13 augustus 1921, op een ogenblik waarop Frankrijk nog maar net een nieuw verkeersreglement had ingevoerd en de Britse regering een studie had besteld om ook daar het reglement te herzien, richtte minister Ruzette een commissie op om de verkeerswetgeving te herzien, onder leiding van het diensthoofd van Gemeentewegen en met de voornaamste automobilistenorganisaties rond de tafel. De commissie, die oorspronkelijk als opdracht had om en regeling voor de invoering van een rijbewijs uit te werken, weigerde het rijbewijs te aan-

<sup>47</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 30/11/1908, p. 525-7. Overigens schoot het voorstel van de Franse toeristenclub stevig in het verkeerde keelgat bij de Touring Club de Belgique. Op een eerder LIAT-congres was namelijk beslist om in plaats van een lange reeks gevaarsborden met moeilijk herkenbare symbolen en onverstaanbare benamingen te opteren voor een enkel abstract gevaarsbord. Met haar voorstel van vier gevaarsborden negeerde de Touring Club de France de LIAT-beslissing.

<sup>48</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 19/8/1913, p. 567, *Belgisch Staatsblad*, 16/5/1914, p. 2988-94.

vaarden, maar pleitte op instigatie van de automobilisten vrijwel onmiddellijk voor de afschaffing van de snelheidsbeperking.<sup>49</sup>

De commissie werkte het hele jaar 1922 naarstig verder, en besprak artikel na artikel het voorontwerp van reglement dat door de administratie was opgesteld. Dat leidde tot een geheel nieuw reglement dat wezenlijk verschilde van dat van 1914. Er was ook belangstelling vanwege de buitenwereld, begin 1922 werd gesproken over “la campagne menée actuellement par un grand nombre de journaux belges en faveur d'une revision de la police de la route et de la réglementation de la circulation.”<sup>50</sup> Op 4 januari 1923 publiceerde *Le Soir* een uitgebreid artikel waarin een hele reeks verkeersmaatregelen werden geëist, om het automobielerverkeer sneller en efficiënter te laten verlopen.<sup>51</sup> Op 13 maart 1923 legde minister Ruzette aan de ministerraad een ontwerp voor van een gewijzigde Verkeerswet, een herziening die parallel moest lopen met deze van het reglement.<sup>52</sup> Daarna was het wachten op de parlementaire afhandeling van de wet, die uiteindelijk op 30 augustus 1924 in het Staatsblad verscheen. Twee maanden later verscheen dan het koninklijk besluit van 1 november 1924 waarmee het nieuwe verkeersreglement werd uitgevaardigd.<sup>53</sup> Het 52 artikels tellende reglement was veel uitgebreider dan dat van 1914, veel meer gericht op verkeer dan op ladingen, en veel technischer van opzet. Het was duidelijk dat de automobilistenorganisaties mee aan tafel hadden gezeten bij het opstellen ervan: het eerste artikel bepaalde dat iedereen die de openbare weg gebruikte aandachtig en voorzichtig moest zijn – een duidelijke verwijzing naar het argument van de verstrooide voetganger als oorzaak van ongevallen – en de snelheidsbeperking werd afgeschaft. Daar stond tegenover dat de administratie in het geheel niet zinnens was om haar greep op de reglementering van het nieuwe verkeer te lossen. Hoger werd al uitvoerig ingegaan op artikel 5 waarin tot onprettige verrassing van de automobilistenorganisaties een medisch onderzoek werd opgelegd aan alle chauffeurs. Dat was niet het enige geval waarin de administratie haar zin doorvoerde achter de rug van de automobilistenorganisaties om. Het nieuwe verkeersreglement werd in oktober al gepubliceerd in het tijdschrift van de Touring Club, een maand voor de afkondiging in het Staatsblad. Dat was voorbarig, want uit een vergelijking van beide versies bleek dat de administratie nog heel wat aanpassingen te elfder ure had gedaan. Het medisch onderzoek in artikel 5 werd nogmaals herschreven en uitgebreid; een gerechtelijke veroordeling tot ontzetting uit het recht van besturen moest nu vermeld worden op de identiteitskaart die automobilisten vanaf nu steeds bij zich moesten hebben; de veralgemening van de voorrang van rechts, overeengekomen in de commissie, werd opnieuw verlaten, secundaire wegen moesten

<sup>49</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 1/10/1921, p. 454, *Bulletin officiel du Royal Automobile Club de Belgique*, 5/10/1921, p. 274, *Almanach royal officiel de Belgique*, 1931, p. 246, *Bulletin de l'Automobile Club Anversois*, 1/12/1921, p. 23.

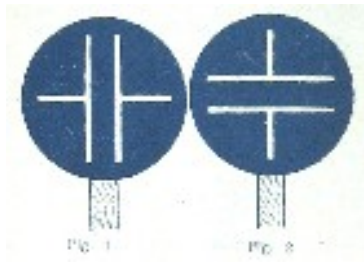
<sup>50</sup> *L'Automobile belge*, 12/1/1922, p. 15.

<sup>51</sup> *Le Soir* 4/1/1923, *L'Automobile belge*, 7/1/1923, p. 4-6, *Le Moteur*, 6/1/1923, p. 2.

<sup>52</sup> *Notulen van de Belgische ministerraad*, 13/3/1923, p. 8.

<sup>53</sup> *Belgisch Staatsblad*, 9/11/1924, p. 5551-62.





Afbeelding 10.8 – Ontwerp van voorrangsborden van L'Automobile Belge, 1923

Bron: *L'Automobile Belge*, 16/9/1923, p. 7.



Afbeelding 10.9 – Gevaarsbord van de Automobile Club de Belgique, 1924

Verkeersbord *croisement de la mort* met een doodskop en beenderen, vanaf 1924 door de Automobile Club geplaatst op gevaarlijke kruispunten.

Bron: *Mon Auto*, november-december 1924, p. 181.

opnieuw voorrang verlenen aan een grote baan ; de achteruitkijkspiegel werd ingevoerd als een verplicht onderdeel van de uitrusting van een automobiel (merkwaardig genoeg ter vervanging van het spatbord, dat niet langer werd vermeld), etc. Daarnaast versoepelde de administratie een aantal regels, maar dat was niet om de automobilisten een plezier te doen. Het ging steeds om regels die technisch of praktisch niet langer als haalbaar werden beschouwd: de luidruchtige vrije uitlaat die in het commissievoorstel algemeen verboden werd, werd opnieuw toegelaten buiten de bebouwde kommen (anders werden de kleine lie-den op het platteland te veel op kosten gejaagd) ; het overdragen van een nummerplaat naar een andere automobiel werd opnieuw toegestaan (anders moesten automobielhandelaren voor elke te koop aangeboden automobiel waarmee een klant een proefrit wilde maken een plaat aanvragen) ; en een ingewikkelde technische regeling voor hoekige onderdelen van de carrosserie en puntige uitsteeksels werd opnieuw naar de schuif verwezen.<sup>54</sup>

De Automobile Club was niet gediend met de late aanpassingen van de administratie en rolde met de spierballen. Hoger werd al geschreven over de kleine oorlog die volgde rond het medisch onderzoek. Het reglement, dat van kracht zou worden in februari 1925, werd eerst uitgesteld en vervolgens gewijzigd door het koninklijk besluit van 22 mei 1925, een van de laatste beleidsdaden van minister Albéric Ruzette, die zijn administratie niet meer wilde volgen.<sup>55</sup> Bovendien werd in het gewijzigde artikel 5, dat voorheen de regeling rond het medisch onderzoek bevatte, haast in het geniep een klein, ingewikkeld zinnetje toegevoegd. Een motor van een automobiel werd niet beschouwd *en ordre de marche* als de motor afstond of als de rem opgetrokken was. Omdat hetzelfde artikel stipuleerde dat gespannen of auto-mobielen *en ordre de marche* niet mochten achtergelaten worden op de openbare weg, kwam

<sup>54</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 15/10/1924, p. 474-5 en 1/11/1924, p. 493-6.

<sup>55</sup> *Belgisch Staatsblad*, 2-3/2/1925, p. 479-80 en 30/5/1925, p. 2969-71.

het extra zinnetje erop neer dat het parkeren voortaan gelegaliseerd was voor automobielen. Daarmee volgde de minister de experimenten op die sinds twee jaar in Brussel bezig waren met parkeren voor automobielen, en werd een oude eis van de automobilistenorganisaties ingewilligd. De opvolger van Ruzette, de socialistische minister van Openbare Werken Alfred Laboulle, bevestigde dit beleid in het koninklijk besluit van 26 augustus 1925, waarin het reglement van 1924 en de wijzigingen van het jaar erna werden gecoördineerd, en opnieuw enkele kleine technische wijzigingen werden gedaan.<sup>56</sup> Al bij al had de administratie niet te klagen, in cruciale kwesties moest ze nog steeds het hoofd buigen voor de lange armen van de Automobile Club en de Touring Club, maar met het nieuwe reglement werd de weg ingeslagen van een technische benadering van het verkeersbeleid, waarmee de administratie regel na regel steeds meer controle kon verwerven over het nieuwe verkeer.

De Belgische administratie was uiteraard niet de enige die in deze periode bezig was met nieuwe verkeersregels, ook internationaal bewoog er heel wat. Na de conventie van Parijs van 1909 was er een organisatie opgericht die zich voortaan zou bezighouden met het organiseren van internationale congressen. In 1921 liet deze opnieuw van zich horen, er werd een nieuw bestuur samengesteld waar onder meer Jules Hansez van de Automobile Club de Belgique deel van uitmaakte. Van 6 tot 8 oktober 1921 vond in Parijs opnieuw een Conférence Internationale de la Circulation Routière plaats, bijgewoond door vertegenwoordigers uit twintig landen. Voor België onder meer ambtenaren Gevaert van Bruggen en Wegen en Maertens van Gemeentewegen, en Paul d'Aoust en Jules Hansez van de Automobile Club.<sup>57</sup> In 1925 nam de organisatie het initiatief om een nieuwe internationale koepel te stichten, de Conseil Central du Tourisme International, die in de loop van het jaar een aantal vergaderingen hield en een ontwerptekst maakte van een nieuwe internationale conventie. Er werd beslist om het ontwerp voor te leggen aan een diplomatieke conferentie.<sup>58</sup>

De nieuwe internationale overeenkomst, die het verdrag van 1909 verving, werd aangenomen tijdens een conferentie in Parijs van 20 tot 24 april 1926. De tekst omschreef automobielen als "tous véhicules pourvus d'un dispositif de propulsion mécanique, circulant sur la voie publique sans être liés à une voie ferrée et servant au transport des personnes ou des marchandises." Veel vernieuwing bracht het verdrag niet, de bepalingen van 1909 werden overgenomen en in zekere mate aangevuld. Naast het internationale certificaat voor automobielen legde het verdrag nu ook op dat iedere chauffeur die in het buitenland wilde rijden een internationaal rijbewijs op zak moest hebben. De verkeersborden bleven nog steeds

<sup>56</sup> *Belgisch Staatsblad*, 12/9/1925, p. 4660-70..

<sup>57</sup> *Bulletin officiel du Royal Automobile Club de Belgique*, 20/9/1921, p. 257, 20/10/1921, p. 291-3, 5/1/1922, p. 10-12, 20/1/1922, p. 36-9, 5/2/1922, p. 67-8, 20/2/1922, p. 77 en 20/5/1922, p. 265, *L'Automobile belge*, 13/10/1921, p. 6. D'Aoust en Hansez namen ook deel aan het vierde Internationaal Wegencongres, dat werd gehouden van 7 tot 12 mei 1923 in Sevilla (*Bulletin officiel du Royal Automobile Club de Belgique*, 5/8/1922, p. 499-504, 25/4/1923, p. 18-9, 25/5/1923, p. 8-10, 10/6/1923, p. 12-4 en 25/6/1923, p. 8-12).

<sup>58</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 1/4/1925, p. 141 en 1/12/1925, p. 455.

beperkt tot een aantal gevaarsborden, maar deze toonden enkel nog afbeeldingen, zonder opschriften. Voor het eerst werd ook een abstract bord ingevoerd. De tekst voorzag namelijk dat indien de wegomstandigheden het onmogelijk maakten om een gevaarsbord te plaatsen dat voldoende groot was om de afbeelding van het obstakel herkenbaar weer te geven, dat deze afbeelding dan mocht weggelaten worden en enkel een holle driehoek getoond.<sup>59</sup> Er namen meer dan vijftig landen aan deel, maar toch geraakte de nieuwe conventie maar erg langzaam aan de twintig handtekeningen die nodig waren om haar van kracht te laten worden. Dat gebeurde pas in oktober 1930.<sup>60</sup>

Intussen was in de schoot van de Volkenbond een Comité Permanent de la Circulation Routière opgericht, dat zich tot doel stelde om de afspraken gemaakt in de internationale conventie van Parijs in 1926 verder op te volgen. Dit in Genève gehuisveste comité concentreerde zich voornamelijk op de verdere uitwerking van het Parijse systeem van verkeersborden.<sup>61</sup> Dat resulteerde in het verdrag van 30 maart 1931 *sur l'unification de la signalisation routière*. Dit verdrag breidde de driehoekige gevaarsborden uit met ronde borden die politiegeboden aanduiden (bijvoorbeeld snelheidsbeperkingen), en rechthoekige borden die informatie of niet-verplichte aanduidingen gaven. Zo voorzag de tekst onder meer een volledig rood rond bord (straat niet toegankelijk) en een rood rond bord met een horizontale witte balk uitgespaard in het midden (eenrichtingsverkeer).

Beide verdragen, Parijs 1926 en Genève 1931, werden begin jaren 1930 geïntegreerd in het Belgische verkeersreglement.<sup>62</sup> Rond deze tijd werden alle internationale organen die zich met verkeersreglementering bezighielden geleid door Belgen: de verkeerscommissie van de Volkenbond door Armand Stiévenard, de verkeerscommissie van de Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus (sinds 1929 onder de benaming Association Internationale Automobile) door Jules Hansez, de Association Internationale de Tourisme door Paul Duchaine, en de Union Internationale des Villes, die zich actief met urbanisme inhield, door de socialistische senator Émile Vinck. Het mocht dan ook niet verbazen dat er tussen de Belgische en de internationale verkeersreglementering geen grote principiële verschillen waren (behalve over het rijbewijs, dat zoals hoger uiteengezet in België nog dertig jaar zou uitblijven), en dat anderzijds de Belgische verkeersregels over het algemeen uitgebreider en geavanceerder waren.

De Automobile Club de Belgique nam zich voor om haar steentje bij te dragen aan het tijdperk van de nieuwe wegsignalisatie. Begin 1929 gaf minister van Openbare Werken Henri Baels een overzicht van de soorten signalisatie die zouden geplaatst worden. Er was

<sup>59</sup> *Belgisch Staatsblad*, 1/7/1930, p. 3411-25.

<sup>60</sup> *Bulletin officiel du Royal Automobile Club de Belgique*, 25/4/1926, p. 5-7, *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 1/6/1926, p. 249.

<sup>61</sup> *Rapport du Comité permanent de la circulation routière, relatif à la signalisation routière*, Genève, Société des Nations | Commission consultative et technique des Communications et du Transit, 1928, 25 p.

<sup>62</sup> *Belgisch Staatsblad*, 28-29/9/1931, p. 5486-8 en bijlage p. 1-7, *Parlementaire Handelingen Kamer*, 27/3/1931, p. 1239, *Royal Auto*, 1/4/1931, p. 99.



Afbeelding 10.10 –  
Signalisatie Automobile  
Club, 1929

Boven: Gevaarsborden, hier nog volgens het model van de Parijse conventie van 1926, werden door de Automobiël Club reeds langer geplaatst.

Onder links: 2000 plaatsnaamborden werden door de club geplaatst langs de rijkswegen vanaf 1929.

Onder rechts: Bewegwijzering en een extra zelf ontworpen gevaarsbord.

Bron: *Royal Auto*, 15/5/1929, p. 159-62.

een verbazend grote rol voorzien voor de Automobile Club: nummering van de wegen, bermstenen te plaatsen door de administratie ; bewegwijzering, oude borden te renoveren door de administratie, nieuwe borden te plaatsen door de Automobile Club ; gemeenteborden, te plaatsen door de Automobile Club ; gevaarsborden, te plaatsen door de Automobile Club ; aanduiding bochten, witkalken van bomen door de administratie.<sup>63</sup>

De minister ging daarmee in op een aanbod van de club om tweeduizend plaatsnaamborden te plaatsen langs de grote wegen van het land. Een derde van elk bord mocht gebruikt worden voor publiciteit en voor de vermelding van de naam van de automobiëlclub. De Automobile Club sloot hiertoe reclamecontracten met Shell (die al langer borden sponsoorde), American Petroleum en Purfina. De borden werden zorgvuldig ontworpen volgens de toen beschikbare internationale normen, alleen voegde de club er een extra bord aan toe om te verwittigen voor gladde wegen. Het jaar erna waren in heel wat gemeenten langs de rijkswegen reeds borden te zien met de naam van de Automobile Club erop.<sup>64</sup>

<sup>63</sup> *L'Automobile belge*, 20/2/1929, p. 100.

<sup>64</sup> *Annales des travaux publics de Belgique*, 4/1929, p. 276-8, *Royal Auto*, 15/5/1929, p. 159-162, *Toerisme*, 15/2/1930, p. 93.

Het wegenfonds van 1928 verhoogde de werkingsmiddelen van de wegenadministratie in aanzienlijke mate, maar daardoor stegen natuurlijk ook de verwachtingen en kregen de ambtenaren hoe langer hoe meer met kritiek te maken. De publieke opinie stond op het einde van de jaren 1920 hoe dan ook niet erg positief tegenover staatsadministraties, die verweten werden dat ze te bureaucratisch waren geworden. In het geval van de wegenadministraties speelden de toenemende verkeersproblemen, de stijging van de ongevallen, de slechte staat van de wegen en de traagheid van de wegenwerken niet bepaald in het voordeel van de ambtenaren. En last but not least, de poging van de automobilistenorganisaties om het wegenbeleid uit handen te slaan van de wegenadministraties in de strijd voor een *Office de la route* in het midden van de jaren 1920 had de verhoudingen er ook niet beter op gemaakt.

Vanaf december 1927 was een algemene reorganisatie van de staatsadministraties doorgevoerd, maar de top van Bruggen en Wegen had de hervormingen succesvol kunnen afweeren. De Kamercommissie verwees in maart 1929 in haar verslag naar de moeizame hervorming bij de wegenadministratie: “Herhaaldelijk heeft de Kamer zich reeds bezig gehouden met het vraagstuk der herinrichting van het Bestuur van Bruggen en Wegen ; voorstellen werden desbetreffend reeds gedaan ; maar de hervorming van eene zoo ingewikkelde inrichting, waarvan de belangrijkheid voor 's Lands welzijn en veiligheid zeer groot is, is eene kiesche zaak.”<sup>65</sup> Het socialistische Kamerlid Louis Uytroever, een vakbondsman, pikte hierop in en lanceerde een frontale aanval op Bruggen en Wegen. Hij verweet de top van de administratie “une force d'inertie formidable opposée par le corps des ingénieurs” tegen de voorstellen van een hervormingscommissie, te veel personeel aan de top, ingenieurs die enkel met administratieve taken bedeed waren, belangenvermenging en vriendjespolitiek bij de uitbesteding van werken en aankoop van materialen.<sup>66</sup> Zowel in de dagbladen als in de automobielpers was Bruggen en Wegen een populair doelwit geworden. Er was nu geld gekomen voor de broodnodige wegenwerken, maar deze lieten te lang op zich wachten, werden slecht uitgevoerd, en het herstel van de wegen bleef maar uit, zo was de teneur.<sup>67</sup>

Bij het aantreden in oktober 1929 van de nieuwe minister van Openbare Werken, Jules Van Caenegem, een Limburgse ingenieur die al vroeger met transportproblematiek was bezig geweest, leek de tijd dan ook rijp voor hervormingen. Regelmatig werd in de Kamer geklaagd over het bestaan van twee aparte wegenadministraties, Gemeentewegen bij Landbouw en Bruggen en Wegen bij Openbare Werken. Onder minister Baels, die de portefeuilles hield van zowel Landbouw als Openbare Werken, was er de verwachting geweest dat beide diensten zouden gaan samenwerken, helaas: “il n'existe aucun rapport, aucun contact entre

<sup>65</sup> *Parlementaire Stukken Kamer*, 15/3/1929, nr. 159, p. 5.

<sup>66</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 22/3/1929, p. 1276-80.

<sup>67</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 15/7/1929, p. 111 en 15/8/1929, p. 125-6, *Royal Auto*, 1/8/1929, p. 237, *L'Automobile belge*, 20/9/1929, p. 561-3.

les deux services.”<sup>68</sup> Bij het toetreden van Van Caenegem tot de herschikte regering Jaspar II werd Openbare Werken opnieuw een afzonderlijk ministerie, los van Landbouw. Het samenvoegen en opsplitsen van beide departementen gebeurde voortdurend in de tussenoorlogse periode, maar opmerkelijk genoeg verhuisde de administratie Gemeentewegen ditmaal mee naar Openbare Werken. Voor het eerst sinds 1884 ressorteerde de dienst niet meer onder Landbouw, en had een minister van Openbare Werken de beide wegenadministraties onder zijn bevoegdheid.<sup>69</sup> Toch leidde dat niet tot een samensmelting. In eerste instantie richtte de minister de commissie Merget op om de gemeentewegen een groter deel van de koek van de wegenbegroting te geven, al leidde dat, zoals al hoger beschreven, niet meteen tot veel resultaten. Belangrijker waren de effecten op het vlak van de verkeersreglementering.

Na de herziening van het verkeersreglement van 1924-1925 was er op dat vlak nog maar weinig beweging geweest. De tweede helft van de jaren 1920 was voornamelijk strijd gevoerd rond de wegenproblematiek, wat uiteindelijk geleid had tot de oprichting van de Hoge Wegenraad einde 1927 en het wegenfonds van 1928. De verkeerscommissie van minister Ruzette uit de periode 1921-1923 was nooit officieel afgeschaft, maar kwam in de praktijk al jaren niet meer bijeen. Toen minister Van Caenegem opnieuw werk maakte van een verdere uitbouw van het verkeersreglement, greep hij in eerste instantie terug naar de vertrouwde strategie, een overlegcommissie met ambtenaren en vertegenwoordigers van de automobilistenorganisaties rond de tafel. In juni 1928, onmiddellijk na het van start gaan van de Hoge Wegenraad, had de Touring Club reeds gewag gemaakt van een “commission chargée d'examiner les modifications à apporter au Règlement sur la Police du Roulage,” die weldra aan haar taak zou beginnen. Deze verkeerscommissie legde begin 1929 een uitgewerkt voorstel neer voor een herzien verkeersreglement, maar hier werd geen verder gevolg aan gegeven. Twee maanden na zijn aantreden hervormde minister Van Caenegem deze commissie onder de benaming Commission permanente de la Circulation met het koninklijk besluit van 23 december 1929.<sup>70</sup>

In april 1930 kondigde de minister aan dat een nieuw verkeersreglement zou klaar zijn tegen de zomer.<sup>71</sup> Dat was voorbarig, de Bestendige Verkeerscommissie bleek allesbehalve goed te functioneren, volgens Jules Hansez van de Automobile Club omdat de erin zetende ambtenaren van Bruggen en Wegen het te druk hadden met hun andere opdrachten en de werkzaamheden van de commissie niet langer opvolgden.<sup>72</sup> Intussen was de problematiek van de verkeersongevallen ten volle onder de aandacht van de regering gekomen.

<sup>68</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 22/2/1928, p. 531.

<sup>69</sup> Koninklijk besluit van 19 oktober 1929, *Belgisch Staatsblad*, 20/10/1929, p. 5021-2, F. Maertens, 'Amélioration de la voirie communale en Belgique', *Annales des travaux publics de Belgique*, lxxxv, 1932, nr. 3, p. 427-440.

<sup>70</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 15/6/1928, p. 282-3, *Royal Auto*, 1/4/1931, p. 107, Karel Velle, *Het Ministerie van Openbare Werken (1837-1990)*, Brussel, Algemeen Rijksarchief, 1993, p. 506-8.

<sup>71</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 16/4/1930, p. 904.

<sup>72</sup> *Royal Auto*, 15/12/1930, p. 379.

Op de ministerraad van 5 november 1930 kondigde regeringsleider Jaspar aan dat het genoeg was geweest met al die automobielongevallen en dat er stante pede een herziening van de verkeerswetgeving moest komen. Minister Van Caenegem pareerde de vraag door te refereren aan de bestaande Bestendige Verkeerscommissie, en suggereerde dat deze misschien kon omgevormd worden tot een *Office de la circulation routière*. Daarop richtte de minister in de schoot van Bruggen en Wegen een min of meer zelfstandig orgaan op, waaraan twee ambtenaren werden verbonden die zich voortaan exclusief aan het wegverkeer zouden wijden, onder leiding van Alfons Persijn, die voorheen al gefunctioneerd had als secretaris van de Bestendige Verkeerscommissie. De laatste werd opnieuw bijeengeroepen op 4 december 1930.<sup>73</sup>

Enkele maanden later kon de minister reeds aankondigen dat de Bestendige Verkeerscommissie, bijgestaan door de Dienst voor het Wegverkeer, klaar was met de herziening van het verkeersreglement, en dat hij enkel nog wachtte op de besluiten van het internationale congres betreffende de wegsignalisatie in Genève om de wijzigingen uit te vaardigen. Inderdaad verscheen in juni 1931 een koninklijk besluit dat een aantal artikels herzag van het verkeersreglement van 1925, en in september een tweede besluit dat een nieuw aanvullend reglement bevatte op de verkeersborden, in uitvoering van de internationale conventies van Parijs 1926 en Genève 1931. De wijzigingen weerspiegelden hoofdzakelijk de interessegebieden van de twee ambtenaren van de Dienst van het Wegverkeer, met eindeloze lijsten van technische en bijzondere complexe regels over enerzijds de voorrang op de weg en anderzijds de nummerplaten. Het tweede besluit, over de verkeersborden, was zo mogelijk nog technischer van aard. Het somde de borden en hun betekenis op in precies omschreven categorieën (*teekens houdende een verbodsbepaling ; teekens houdende een verplichting tot uitvoeren*), en bevatte in voetnoot reeds de eerste definities van verkeersbegrippen zoals *stationneren* en *parkeeren*.<sup>74</sup>

De Automobile Club en de Touring Club reageerden positief op de nieuwe regels.<sup>75</sup> Maar hoewel lippendienst werd bewezen aan de mate waarin de wijzigingen de veiligheid op de weg ten goede zouden komen, was het duidelijk dat de regels in de eerste plaats ten dienste werden gesteld van de efficiëntie van het verkeer. Voor de voorrang bijvoorbeeld werd niet gekozen voor het principe van de veralgemeende voorrang van rechts, hetgeen de automobilisten gedwongen zou hebben tot voorzichtig en trager rijgedrag, maar voor een onderscheid tussen hoofdwegen en secundaire wegen, dat het mogelijk maakte om onbelemmerd door te rijden op hoofdwegen. Daarvoor moest dan weer een uitgebreid en bijzonder complex systeem van signalisatie in het leven geroepen worden.

<sup>73</sup> Notulen van de Belgische ministerraad, 5/11/1930, p. 7-8, *Royal Auto*, 15/12/1930, p. 379.

<sup>74</sup> *Parlementaire Handelingen Kamer*, 27/3/1931, p. 1239, *Belgisch Staatsblad*, 12/6/1931, p. 3320-6 en 28-29/9/1931, p. 5486-8 en bijlage p. 1-7.

<sup>75</sup> *Royal Auto*, 15/6/1931, p. 177, *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 1/8/1931 bijlage p. 128.

Dat de nieuwe regels geen antwoord vormden op de problematiek van de verkeersongevallen was ook het parlement niet ontgaan. Het al hoger besproken Senaatsrapport Hans op het wetsvoorstel voor het rijbewijs van juli 1931 voegde een ontwerp in bijlage toe voor een volledig nieuw verkeersreglement, dat er fundamenteel anders uitzag dan wat de Dienst van het Wegverkeer voor ogen had. Het rapport klaagde de inertie van de administratie van Openbare Werken aan die had nagelaten om de verkeersreglementering aan te passen aan het moderne verkeer en zich beperkt had tot fragmentaire wijzigingen van het bestaande verkeersregime. In het voorgestelde ontwerp werd een nieuwe indeling gehanteerd die rationeler was dan deze van 1925 (geen hoofdstuk *verscheidene voorschriften* meer, duidelijkere ondertitels) en moderner (geen apart hoofdstuk *ladingen* meer, wel een nieuw hoofdstuk *signalisatie*). Ook het ontwerp Hans volgde de evolutie naar technischere voorschriften, maar in dit ontwerp gingen de eerste twee hoofdstukken over het rijbewijs en de verplichte verzekering, veiligheid werd hier boven efficiëntie geplaatst.<sup>76</sup>

Zoals hoger reeds vermeld werd dit initiatief van de Senaatscommissie op handige wijze opzijgeschoven. In december 1931 aanvaardde de regering weliswaar samenwerking met de Senaatscommissie op het vlak van verkeersbeleid, maar dat kwam neer op een opsplitsen van het voorstel Hans in een gedeelte dat naar een herziening van de Verkeerswet moest leiden (die er nooit kwam) en een gedeelte dat tot het verkeersreglement behoorde en dat opnieuw werd doorverwezen naar de administratie. Met het koninklijk besluit van 18 januari 1932 werd de Dienst van het Wegverkeer nu ook officieel opgericht. Deze kreeg als bevoegdheden mee: het verkeersreglement, de wegsignalisatie, de verkeerspolitie, de nummerplaten, en *l'éducation des usagers de la route*. De Bestendige Verkeerscommissie werd aan de dienst toegevoegd als adviesorgaan.<sup>77</sup>

Alfons Persijn kon nu aan de slag om ongestoord alle nieuwe concepten en principes van het moderne wegverkeer die het voorbije decennium gegroeid waren op een systematische en methodische wijze in te bouwen in een verkeersreglement dat van a tot z werd herschreven. Dat liep aanvankelijk niet van een leien dakje, en het nieuwe ontwerp liet erg lang op zich wachten. Einde juli 1933 werd dan uiteindelijk een ontwerpbesluit aan de koning voorgelegd, maar dit keerde terug (naar verluidt omdat de koning het ontwerp nog te ingewikkeld vond). In oktober werden de automobilistenorganisaties behoorlijk ongeduldig, en lieten een open brief in de pers verschijnen met de oproep om er nu zo snel mogelijk werk van te maken. Begin december kondigde minister van Openbare Werken Gustaaf Sap in de Senaat aan dat het nieuwe verkeersreglement tegen het einde van 1933 zou klaar zijn. Uiteindelijk verscheen het nieuwe reglement op 10 februari 1934 in het Staatsblad. Het telde niet minder dan 154 artikels, een verdrievoudiging ten opzichte van 1925, met daarbovenop een

<sup>76</sup> *Parlementaire Stukken Senaat*, 15/7/1931, nr. 200, p. 24-65.

<sup>77</sup> *Belgisch Staatsblad*, 20/1/1932, p. 245.



bijlage van negentien bladzijden met de verkeersborden. Het meeste indruk maakte de inleiding, die het reglement opende met zeventien definities van verkeersbegrippen.<sup>78</sup>

De Automobile Club was opgezet met het nieuwe reglement: “[N]otre délégué à la Commission du Règlement général, M. Hansez y a fait valoir avec énergie les revendications des automobilistes, qui furent écoutées dans une certaine mesure.” De club noemde de methodische klassering en begripsbepaling *une tendance heureuse*. Ook de Vlaamse Toeristenbond was erg tevreden: “Dit nieuw Algemeen Reglement [...] brengt onbetwistbaar merkelijke verbetering in onze verkeersreglementatie en bevordert aldus de veiligheid op den openbaren weg.” Mon Auto onthaalde het nieuwe verkeersreglement eveneens zeer goed, het blad bracht hulde aan Persijn en sprak van *une approbation unanime de la presse automobile*.<sup>79</sup> De nieuwe verkeerscode werd gezien als een bijdrage tot een sneller verkeer: “Le grand principe directeur sur lequel se sont appuyés les auteurs du nouveau Code, est né de la nécessité d'organiser une circulation plus rapide des différents usagers de la route [...]”<sup>80</sup>

Het algemeen verkeersreglement van 1934 was geen eindpunt, integendeel, veeleer het begin van een nieuw tijdperk. De verkeersadministratie nam nu resoluut het verkeersbeleid in handen en vaardigde de ene nieuwe regel na de andere uit. Minder dan vier jaar later, einde 1937, waren er reeds 24 ministeriële en koninklijke besluiten verschenen met wijzigingen aan het reglement van 1934. De verkeerscommissie speelde hierbij geen rol van belang meer. Begin 1939 kondigde minister van Openbare Werken August Balthazar aan dat een nieuwe verkeerscommissie zou bijeengeroepen worden. Jules Hansez schreef naar aanleiding hiervan dat de oude verkeerscommissie uitgegroeid was tot een onwerkbare moloch met 35 leden en dat minister de Man in 1935 besloten had om haar niet langer meer samen te roepen. In 1938 getuigde ADIA nog van wat het betekende om als *organisme qualifié* deel uit te maken van een commissie ter herziening van het verkeersreglement. Bij gebrek aan bijeenkomsten had ze een lange reeks van voorstellen opgestuurd naar achtereenvolgens ministers de Man, Merlot en Balthazar. De Dienst van het Wegverkeer had beleefd een exemplaar van hun voorstellen opgevraagd, en dat was het dan.<sup>81</sup>

<sup>78</sup> *Parlementaire Handelingen Senaat*, 12/4/1933, p. 451 en 7/12/1933, p. 188, *Revue du Touring Club de Belgique*, 1/8/1933, p. 219 en 15/11/1933, p. 401, *Royal Auto*, 1/9/1933, p. 257, *Belgisch Staatsblad*, 10/2/1934, p. 584-609 en bijlage p. 1-19. Het nieuwe reglement trad in werking op 1 oktober 1934, maar werd in september nog gewijzigd (*Belgisch Staatsblad*, 9/6/1934, p. 3257 en 21/9/1934, p. 4938). Zie ook *Royal Auto*, 1/4/1938, p. 101 en 1/1/1939, p. 4.

<sup>79</sup> *L'Automobile belge*, 20/2/1934, p. 55-6, *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 1/3/1924, p. 49-50, *Royal Auto*, 15/2/1934, p. 51-63, *Toerisme*, 1/5/1934, p. 347.

<sup>80</sup> *Royal Auto*, 1/3/1934, p. 72.

<sup>81</sup> *Toerisme*, 16/4/1938, p. 217, *La Revue de l'A.D.I.A.*, september 1938, p. 261-3 en januari 1939, p. 5-6, *Royal Auto*, 1/1/1939, p. 1 en 1/4/1939, p. 112. Het reglement van 1934 werd vervangen door een nieuw algemeen verkeersreglement in 1954, opnieuw gecoördineerd in 1958 (*Belgisch Staatsblad*, 14/1/1959, p. 213-43). De verkeerscode van 1954 werd 21 maal gewijzigd tot de nieuwe code van 1968 (*Pasinomie*, 14/3/1968, p. 213-43), die op zijn beurt 14 keer gewijzigd werd tot het nieuwe algemene verkeersreglement van 1975 (*Pasinomie*, 1/12/1975, p. 1662-734). De internationale conventies van Parijs 1926 en Genève 1931 werden vervangen door een nieuwe conventie van Genève in 1949 en daarna door de overeenkomst van Wenen van 1968.

### 10.3 Disciplineren

---

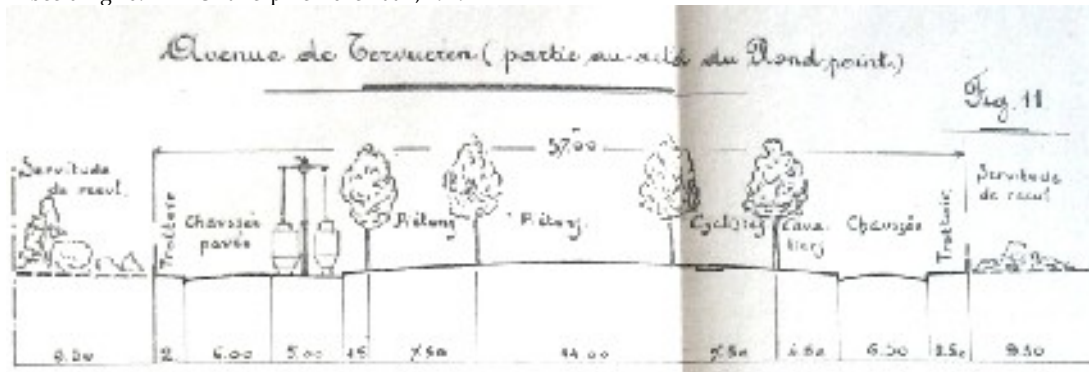
De keuze voor de specifieke controle die het disciplinaire verkeerssysteem bood was de uiting van een historisch zoeken naar een balans. Enerzijds moest de overheid dwingend kunnen optreden, zowel tegenover de automobilisten omwille van de veiligheid, als tegenover de andere weggebruikers omwille van de vrijheid van de automobielgebruikers. Anderzijds en tegelijk mocht deze dwang niet ten koste gaan van de verkeersstromen, die nuttig werden geacht voor de economische infrastructuur en de maatschappelijke welvaart in het algemeen. Voor het uitoefenen van zulke vorm van sociale controle was een specifiek systeem nodig. De overheid kon geen politieagent op ieder kruispunt of naast elke weggebruiker opstellen, dus waren er regels nodig, en signalisatie om de regels in de openbare ruimte zichtbaar te maken.

De regels moesten een systeem vormen, hun onderlinge verhoudingen moesten een dergelijke interne logica vertonen dat het gebruikers moeilijk of onmogelijk werd gemaakt om deze niet te volgen. Een verkeerslicht in de woestijn was een slecht idee, een verkeerslicht op een druk kruispunt daarentegen moest wel gerespecteerd worden door de weggebruikers of ze liepen kans zichzelf te laten doodrijden. Zebrapaden aanleggen betekende nog niet dat voetgangers bereid waren deze te gebruiken; maar als automobilisten buiten de zebrapaden veel harder gingen rijden omdat voetgangers daar niet verondersteld werden op de weg te komen, dan moesten de laatsten uiteindelijk wel het zebrapad gebruiken als ze heelhuids aan de overkant wilden komen. Als een agent een wagen beboette aan de hand van de nummerplaat van die wagen, dan deed het er niet toe of er een kasteelheer of een kruidenier aan het stuur zat: het nummer bepaalde de identiteit, niet de individualiteit van de gebruiker. Ook de kasteelheer moest zich dus aan de regels houden of hij riskeerde net zo goed problemen met het gerecht, ten minste in zoverre de principes van het disciplinaire verkeerssysteem ook in realiteit werden omgezet.

En waar staat het legendarische panopticon van Foucault in deze vergelijking? Het was de *contravention au vol*, het in het struikgewas verborgen oog van de veldwachter die op elk moment kon toeslaan en de regelovertreder bestraffen. De *chauffards* daarentegen vormden de intern ingebouwde weerstand tegen het systeem. Ze werden nooit totaal aangepakt, want hun gecontroleerde aanwezigheid vormde de continue legitimatie van de disciplinaire regels en straffen.

Michel Foucault legde in *Surveiller et punir* de nadruk op *le rapport docilité-utilité*. De schier eindeloze hoeveelheid kleine regels had niet tot doelstelling de versterking van de macht van degenen die het systeem beheerden, of de verdediging van de belangen van degenen die het systeem gebruikten, maar louter het functioneren van het systeem zelf. De onderwerping was nuttig, want ze maakte het systeem efficiënt.

Afbeelding 10.11 – Ontwerp Tervurenlaan, 1919



Bron: *Annales des travaux publics de Belgique*, juni 1919, plan 2.

Ces méthodes qui permettent le contrôle minutieux des opérations du corps, qui assurent l'assujettissement constant de ses forces et leur imposent un rapport de docilité-utilité, c'est cela qu'on peut appeler les « disciplines ». Beaucoup des procédés disciplinaires existaient depuis longtemps — dans les couvents, dans les armées, dans les ateliers aussi. Mais les disciplines sont devenues au cours du XVIIe et du XVIIIe siècle des formules générales de domination.<sup>82</sup>

De opeenvolging van kleine regeltjes die *une machinerie de pouvoir* gingen vormen manifesteerde zich in instellingen als scholen, kazernes, hospitalen, fabrieken en gevangenissen, maar beperkte zich zeker niet tot deze specifieke instituten. De *microphysique du pouvoir* circuleerde doorheen de maatschappij, reveleerde zich daar waar de omstandigheden het vereisten: bij industriële innovaties, epidemische ziektes, buitenlandse invasies, etc. “[Les techniques disciplinaires] n'ont pas cessé, depuis le XVIIe siècle, de gagner des domaines de plus en plus larges, comme si elles tendaient à couvrir le corps social tout entier.”<sup>83</sup>

Foucault benadrukt de twee gezichten van het napoleontische bestuursstelsel dat er in de achttiende eeuw zat aan te komen, een regime dat de grote juridische principes van grondwetten en mensenrechten combineerde met de militaire efficiëntie van de nieuwe massalegeers van dienstplichtigen.

Pendant que les juristes ou les philosophes cherchaient dans le pacte un modèle primitif pour la construction ou la reconstruction du corps social, les militaires et avec eux les techniciens de la discipline élaboraient les procédures pour la coercition individuelle et collective des corps.<sup>84</sup>

Toegepast op het moderne verkeersbeleid: terwijl parlementsleden en rechtsgeleerden debatteerden over aansprakelijkheid en recht tot besturen, werkten ingenieurs en ambtenaren regels en signalen uit om de weggebruikers en de verkeersstromen te controleren.

De opbouw van een disciplinair systeem impliceerde drie grote stappen, zoals reeds in de inleiding uiteengezet werd: het afbakenen van een ruimte en de indeling ervan in categorieën; het afbakenen van toegelaten handelingen en het minutieuze beschrijven ervan; en — de belangrijkste stap — bepalen welke gebruikers toegelaten waren tot het systeem, deze

<sup>82</sup> Foucault, *Surveiller et punir*, p. 139.

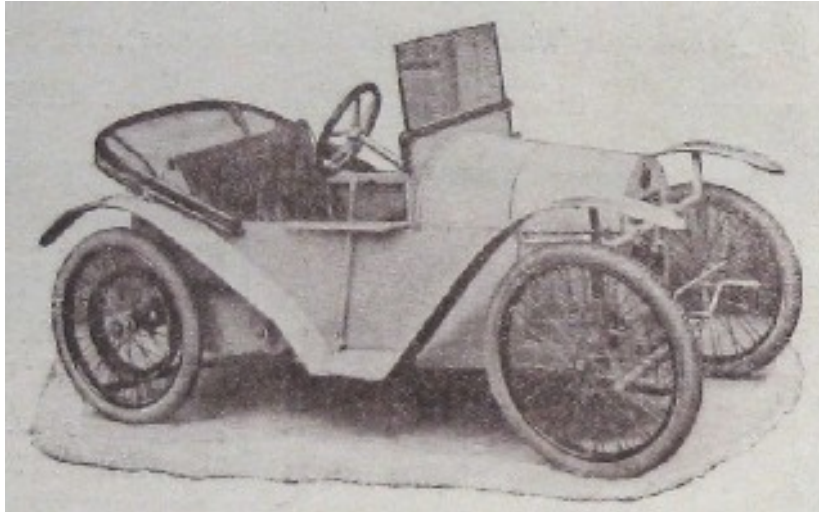
<sup>83</sup> Foucault, *Surveiller et punir*, p. 141.

<sup>84</sup> Foucault, *Surveiller et punir*, p. 171.

Tabel 10.1 – Inhoud van het Verkeersreglement van 1934

Artikels	Onderdeel	Omschrijving
1-11	inleiding	
hoofdstuk 1 – verkeer		
12-13	afdeling 01	verkeersbelemmeringen
14-16	afdeling 02	bestuurders
17	afdeling 03	gespannen
18	afdeling 04	begeleiders
19-26	afdeling 05	voorbehouden wegen
27-30	afdeling 06	richting van het verkeer
31	afdeling 07	bochten
32-36	afdeling 08	voorsteken en kruisen - 1 weggebruikers
37-40	afdeling 08	voorsteken en kruisen - 2 voertuigen op rails
41-49	afdeling 09	snelheid
50-53	afdeling 10	verkeersvoorrang - 1 hiërarchie der wegen
54-57	afdeling 10	verkeersvoorrang - 2 te volgen handelwijze
58-62	afdeling 11	stilstand
63-64	afdeling 12	parkeeren en stationneeren
65-67	afdeling 13	motorlooze rijwielen
68	afdeling 14	handkarren
69	afdeling 15	schrikken van dieren
70	afdeling 16	sledevervoer
71-72	afdeling 17	dooi en doorweekte wegen
hoofdstuk 2 – voertuigen		
73-78	afdeling 01	afmetingen
79-84	afdeling 02	aanhangwagens
85	afdeling 03	verlichting - 1 in beweging zijnde voertuigen
86	afdeling 03	verlichting - 2 tijdelijk stilstaande voertuigen
87	afdeling 03	verlichting - 3 stationneerende of geparkeerde voertuigen
88	afdeling 03	verlichting - 4 andere lichten
89	afdeling 03	verlichting - 5 achterplaat
90-94	afdeling 04	geluidswaarschuwingstoestel
95	afdeling 05	stuurinrichtingen
96-98	afdeling 06	richtings- en snelheidsteekens
99	afdeling 07	drijf-inrichtingen, lawaai, rook, enz.
100-103	afdeling 08	remmen
104	afdeling 09	achteruitkijkspiegel
105	afdeling 10	ruitenwisscher
106-107	afdeling 11	banden
108	afdeling 12	identificatie... - 1 bespannen voertuigen
109-110	afdeling 12	identificatie... - 2 motorvoertuigen
111	afdeling 12	identificatie... - 2 motorvoertuigen - a [automobielen]
112-113	afdeling 12	identificatie... - 2 motorvoertuigen - b motorrijwielen...
114	afdeling 12	identificatie... - 3 gemeenschappelijke bepalingen
hoofdstuk 3 – ladingen		
115-120	afdeling 01	algemeene bepalingen
121-123	afdeling 02	bijzondere bepalingen
124-126	afdeling 03	speciale bepalingen
127-129	afdeling 04	maximumgewicht
130	afdeling 05	onverdeelbare voorwerpen
hoofdstuk 4 – wegsignalisatie		
131	afdeling 01	waarschuwingsteekens voor gevaar
132	afdeling 02	verbods- of verplichtingsteekens
133	afdeling 03	aanduidingsteekens
134	afdeling 04	teekens betreffende in uitvoering zijnde werken
135-136	afdeling 05	bijzondere bepalingen
137	afdeling 06	afwisselende teekens
138-139	afdeling 07	lichtzuilen
140-144	afdeling 08	algemeene bepalingen
hoofdstuk 5 – allerhande voorschriften en afwijkingen		
145-154		

Bron: *Belgisch Staatsblad*, 10/2/1934, p. 584-609.



Afbeelding 10.12 –  
Cyclecar, 1920

De *cyclecar* genoot kortstondig een zekere populariteit in het begin van de jaren 1920, een tussencategorie tussen automobiel en motorfiets in.

Bron: *L'Automobile*,  
7/2/1920, p. 8.

ontdoen van hun individualiteit en koppelen aan bepaalde handelingen in bepaalde ruimtelijke categorieën. Hoewel de inrichting van een modern verkeerssysteem uiteraard grote verschillen vertoonde met de inrichting van kazernes, kloosters, fabrieken, scholen, ziekenhuizen of gevangenissen, was het niettemin opvallend hoezeer de indeling van het verkeersreglement van 1934 toch reeds de beschreven stappen weerspiegelde.

Het reglement begon met een inleiding waarin algemene definities van verkeersbegrippen waren opgenomen. Het was hier dat de verkeersruimte werd omschreven in begrippen als *openbare wegen* of *weggebruikers*. Even verder, bij het begin van het eerste hoofdstuk, werden de diverse categorieën van wegen en weggedeelten bepaald. Dat eerste hoofdstuk, onder de titel *Verkeer*, bepaalde dan de handelingen die binnen de verkeersruimte waren toegelaten, zoals *inhalen*, *stilstaan*, *voorttrekken* etc., vaak op erg gedetailleerde wijze. De derde stap, de identificatie en categorisering van de verkeersgebruikers, werd daarna uitgewerkt in hoofdstukken twee en drie, respectievelijk rond *Voertuigen* en *Ladingen*. Natuurlijk waren er ook gedeelten die niet gelijklieden met het disciplinaire schema. De inleiding bevatte een aantal bepalingen rond vluchtmisdrijf, de minimumleeftijd van bestuurders, ontzetting uit het recht tot besturen etc., dit waren bepalingen die niet eigen waren aan het verkeersreglement, maar eerder een echo van de aanvullingen die aan de Verkeerswet waren gebeurd in de loop van de jaren 1920. Verder was er nog een vierde hoofdstuk, *Wegsignalisatie*, dat de hoger opgenomen regels aanvulde, maar omdat deze materie nieuw was (en eigenlijk nog in volle ontwikkeling) werden de bepalingen rond verkeersborden, verkeerslichten etc. achteraan het reglement gegroepeerd.

Wat was verkeersruimte en wat niet, en welke categorieën van verkeersruimte werden onderscheiden? Natuurlijk kon een verkeersruimte niet letterlijk en fysiek begrensd worden zoals bijvoorbeeld een muur rond een klooster dat kon. In het geval van het verkeerssysteem ging het veeleer om het bepalen van een exclusiviteitsprincipe: welk gedeelte van de open-

bare ruimte zou onderworpen worden aan de verkeersregels, en welk gedeelte niet? Het tweede artikel bepaalde in algemene zin dat het verkeer op *de openbare wegen* onder het reglement zou vallen, met als enige uitzondering het tramverkeer. Het volgende artikel definieerde een aantal begrippen.

1° *Openbare wegen*: de wegen, straten, openbare pleinen, bruggen, paden en over het algemeen alle wegen die voor het openbaar verkeer te land opengesteld zijn. [...]

2° *Rijwegen*: gedeelten van den openbaren weg, voorzien van een hard wegdek en speciaal ingericht voor het voertuigenverkeer.

3° *Rijbanen*: de rijweg met inbegrip van de niet verhoogde bermen.<sup>85</sup>

Dat was natuurlijk een circulaire omschrijving: verkeer was iets wat zich afspeelde op de openbare weg, en de openbare weg was iets dat opengesteld was voor verkeer. Daarom gooiden de volgende artikels het over een andere boeg. Artikel vier somde de categorieën op van de bevoegde agenten, en vervolgens werd bepaald dat de weggebruikers moesten: “1° Onmiddellijk gevolg geven aan de vorderingen van de bevoegde agenten ; 2° Zich voegen naar de aanwijzingen van de verkeersteekens, door de overheid in voege gebracht.”<sup>86</sup> Verkeersruimte was dus: (a) ruimte die het statuut droeg van openbare weg, (b) ruimte die onder controle stond van verkeersagenten, of (c) ruimte die voorzien was van verkeerssignalisatie.

Artikels 19 tot 26 somden dan de verschillende categorieën op van de verkeersruimte. Eerst werd in algemene zin gesteld dat een openbare weg of een gedeelte ervan kon worden “voorbehouden voor het verkeer van bepaalde soorten van gebruikers” door middel van verkeersborden en wegsignalisatie. Daarna werd dieper ingegaan op fietspaden, trottoirs en bermen. Fietspaden waren voorbehouden voor fietsers, trottoirs en bermen voor voetgangers (inbegrepen kruiwagens, hondenkarren, kinderwagens en rolstoelen), de rest van de weg voor de voertuigen. Er werden strikte scheidingen bepaald: voertuigen mochten met hun carrosserie of lading niet uitsteken over trottoirs en bermen, en moesten aan de voetgangers die door hindernissen op het trottoir gedwongen werden op de weg te lopen een meter vrije ruimte laten. Voetgangers van hun kant moesten de voor de andere weggebruikers bestemde wegen voorzichtig en snel oversteken. Er was ook een duidelijke hiërarchie: voetgangers moesten op het voetpad, als dat niet kon mochten zij ook op het fietspad, maar dan moesten ze voorrang laten aan fietsers. Wanneer geen fietspad aanwezig was, mochten fietsers op de weg, maar enkel uiterst rechts en op een rij. Tramsporen ten slotte, hadden op alle andere verkeer voorrang.<sup>87</sup>

Het summum van de categorisering van de verkeersruimte was natuurlijk de autoweg, die geheel geconcipieerd was als een wegcategorie die exclusief voor een bepaalde categorie van weggebruikers (motorvoertuigen) en een bepaald soort van verkeer (snelverkeer) was

<sup>85</sup> *Belgisch Staatsblad*, 10/2/1934, p. 584. Cursivering in origineel.

<sup>86</sup> *Belgisch Staatsblad*, 10/2/1934, p. 585.

<sup>87</sup> *Belgisch Staatsblad*, 10/2/1934, p. 587. Merk op dat de bepalingen rond trottoirs (verhoogde bermen) in tegenspraak waren met de definitie van een openbare weg, waar enkel sprake was van niet-verhoogde bermen.

voorbehouden. Maar in 1934 was het nog voorbarig om hierover regels uit te vaardigen.<sup>88</sup> Ook de voorlopers van de zebrapaden, de oversteekplaatsen voor voetgangers waar toen reeds mee geëxperimenteerd werd in Brussel, waren nog te pril om in verkeersregels vastgelegd te worden.

Lang vóór 1934 was er reeds een experiment geweest met afbakening van een ruimtelijke verkeerscategorie: de bebouwde kom. Het verkeersreglement van 1899 had immers een onderscheid gemaakt in toegelaten snelheid tussen bebouwde kommen (*agglomérations*) en daarbuiten. Maar waar begon en eindigde een bebouwde kom? Het koninklijk besluit van 7 september 1910 deed een opmerkelijke poging om hierop een antwoord te bieden. Rijksweg na rijksweg, kilometer na kilometer, werd bepaald op welk punt de bebouwde kom van een gemeente op het traject van de weg begon en op welk punt deze eindigde, een lijst van liefst 78 bladzijden in het Staatsblad. Uiteraard was de lijst al achterhaald tegen dat ze gepubliceerd werd. Bijkomend probleem, de wegen waren zeker niet volledig uitgerust met kilometerpalen, een steen des aanstoots voor de automobilistenorganisaties in deze periode. De latere reglementen kwamen dan ook niet meer terug op deze lijst.<sup>89</sup>

Een moeilijk en conflictueus geval van afbakening was de kwestie van de overwegen, de contactpunten tussen de wegennetten van die eeuwige rivalen, automobielen en treinen. Het spoorwegverkeer had voorrang, en bij het oversteken van overwegen moesten de andere weggebruikers dan ook beperkingen in acht nemen.<sup>90</sup> Botsingen tussen treinen en automobielen hadden bijna altijd gruwelijke gevolgen en beroerden sterk de publieke opinie. Met het stijgen van het automobielenverkeer in de jaren 1920 nam ook het aantal ongevallen op overwegen toe.<sup>91</sup> In een Senaatsrapport werd gewag gemaakt van vierhonderd ongevallen in de periode 1925-1928 waarbij meer dan honderd doden waren gevallen, driekwart bij onbewaakte overwegen, en die cijfers waren nog niet eens volledig.<sup>92</sup> Een koninklijk besluit had in 1926 al strenge beperkingen opgelegd aan het oversteken van overwegen, en in 1928 werd een snelheidsbeperking opgelegd: automobielen mochten overwegen slechts passeren aan maximaal 10 km per uur. Dat was niet naar de zin van de automobilistenorganisaties. De Hoge Wegenraad stelde zonder verpinken in een motie dat de landwegen er eerder waren dan de spoorwegen en dat deze laatste de usurpatie door overwegen moesten laten verdwijnen zodat het wegverkeer opnieuw vrij kon circuleren.<sup>93</sup> Begin 1931 berichtte de pers over de eerste experimenten van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen met automatische signalisatie bij overwegen, in Hofstade bij Aalst en in Herseaux bij Moeskroen, aan-

<sup>88</sup> Zie de wet van 12 juli 1956 op het statuut der autosnelwegen. *Pasinomie*, 12/7/1956, p. 656-60.

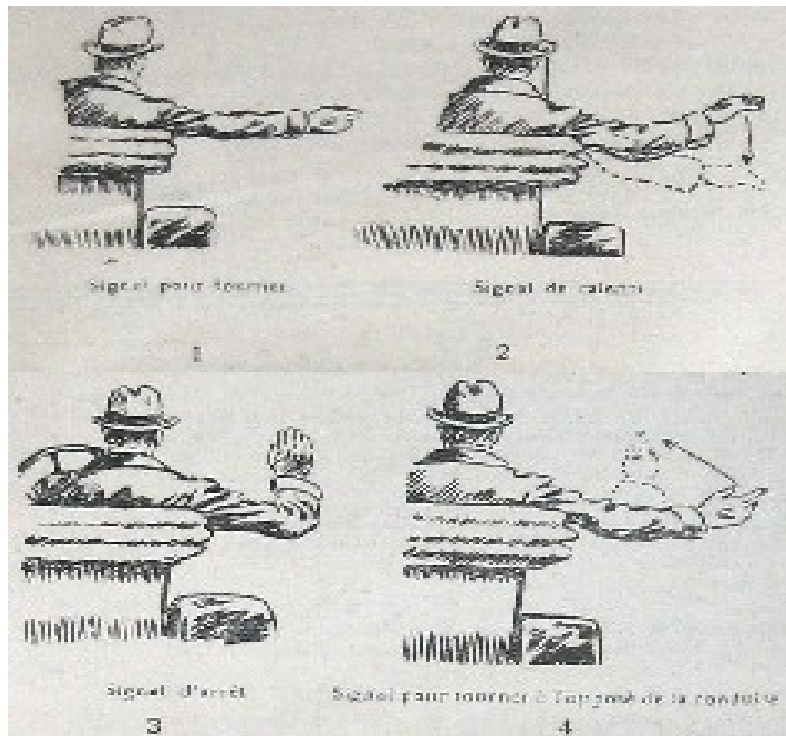
<sup>89</sup> *Belgisch Staatsblad*, 30/3/1911, p. 1738-813.

<sup>90</sup> *Belgisch Staatsblad*, 15/6/1895, p. 2117-8.

<sup>91</sup> *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 15/7/1925, p. 319, *Bulletin officiel de la Fédération Motocycliste de Belgique*, 4/11/1927, p. 1, *La Route belge*, april 1928, p. 5, *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 15/2/1928, p. 95.

<sup>92</sup> *Parlementaire Stukken Kamer*, 19/2/1930, nr. 113.

<sup>93</sup> Koninklijk besluit van 10 juli 1926 (*Belgisch Staatsblad*, 16/9/1926, p. 4998-9), koninklijk besluit van 2 juni 1928 (*Belgisch Staatsblad*, 7/6/1928, p. 2632), *Royal Auto*, 1/7/1928, p. 137 en *La Route belge*, februari 1929, p. 1-3.



Afbeelding 10.13 –  
Handsignalen, 1922

Bron: *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*,  
15/6/1922, p. 285.

vankelijk enkel geluids- en lichtsignalen, later kwamen daar ook nog automatische slagbomen bij. In 1936 kwam er een koninklijk besluit dat een afzonderlijk verkeersreglement in het leven riep voor de overwegen, met bijhorende verkeersborden en verkeerslichten.<sup>94</sup>

Tweede stap, welke waren toegelaten verkeershandelingen en welke niet? Welke categorieën van verkeershandelingen werden onderscheiden, en welke verbanden waren er met categorieën van verkeersruimte? Deze materie werd door het verkeersreglement van 1934 behandeld in het eerste hoofdstuk, eenvoudigweg *Verkeer* getiteld. Maar voorafgaand moesten een aantal afspraken gemaakt worden. Zo mocht de weg niet gebruikt worden om daar materiaal of goederen te stallen, want dat zou het verkeer belemmeren, en als het niet anders kon moesten de obstakels 's nachts verlicht worden. Evenmin was het toegelaten om de rijweg te gebruiken als *speelplein* of er rond te rijden met *vervoermiddelen die als speelgoed dienen*. Voertuigen mochten niet in beweging gebracht worden zonder een bestuurder aan boord, en die bestuurder moest bovendien steeds stuur en remmen binnen bereik hebben. Dieren in het verkeer werden gewantrouwd: gespannen mochten uit niet meer dan vijf (voor tweewielige koetsen) of acht dieren bestaan, en vanaf vijf dieren moest een extra begeleider mee aan boord. Kuddedieren moesten eveneens voldoende begeleiders meekrijgen, en in de bebouwde kom moesten ze aan de leiband gelegd worden.<sup>95</sup> Overigens volgden hierop

<sup>94</sup> *Le Véhicule Industriel*, 1/1931, p. 31, koninklijk besluit van 26 maart 1936 (*Belgisch Staatsblad*, 25/4/1936, p. 3159-65), koninklijk besluit van 25 mei 1936 (*Belgisch Staatsblad*, 30/5/1936, p. 4030), *Toerisme*, 1/10/1936, p. 692, *La Route belge*, 6/1936, p. 13, koninklijk besluit van 23 maart 1939 (*Belgisch Staatsblad*, 5/4/1939, p. 2297-8).

<sup>95</sup> *Belgisch Staatsblad*, 10/2/1934, p. 586-7.



direct de hoger behandelde bepalingen over fietsers en voetgangers, waaruit bleek dat deze op zijn minst gedeeltelijk eveneens als een vorm van verkeersbelemmering werden gezien.

Eenmaal deze belemmeringen uit de weg, moesten eerst en vooral afspraken gemaakt worden over de richting van het verkeer. Verkeer moest rechts houden, en steeds de linkerszijde van de weg vrijhouden. Dat was een eenvoudige regel die in principe ontmoetingen op de weg steeds mogelijk maakte zonder botsingen. Maar het wegennet was nog niet geheel heraangelegd met het oog op modern verkeer en de vele kleine boerenwegeltjes in de dorpen waren veelal te smal om een linker- en een rechterbaanvak te onderscheiden. Daarom moest een uitzondering toegestaan worden: in sommige gevallen was het toegelaten om het midden van de rijweg aan te houden. De reglementaire logica liet zich echter maar moeilijk aanpassen aan de realiteit op de weg, en de regels werden bijzonder complex geformuleerd. Merkwaardig was ook het onderscheid tussen snelgaand en traaggaand verkeer (versta automobielen en gespannen). De laatste moesten ook op de rijkswegen uiterst rechts houden (om veilig te kunnen gepasseerd worden), voor de eerste gold die beperking niet (om ook en vooral op de grote wegen maximale snelheid te kunnen halen). De formulering mocht dan wel complex zijn, ze was doorgaans goed doordacht. Getuige daarvan de beschrijving van hoe een bocht te nemen: “[D]e weggebruiker [moet] de linkerbocht zoo ruim mogelijk en de rechterbocht zoo kort mogelijk nemen.”<sup>96</sup>

Een maneuver zoals inhalen werd minutieus beschreven: een voertuig dat wilde inhalen moest eerst zeker zijn dat er aan de linkerkant van de weg voldoende vrije baan was over een voldoende lange afstand ; de voertuigen die betrokken waren bij het inhaalmaneuver moesten elkaar de helft van de rijweg afstaan ; het inhalende voertuig moest zich naar de linkerkant begeven, terwijl het ingehaalde voertuig uiterst rechts bleef aanhouden ; het inhalende voertuig kon dan langs links voorbijrijden, het ingehaalde voertuig mocht daarbij in geen geval versnellen ; het inhalende voertuig moest het maneuver aanhouden tot er voldoende plaats was langs rechts, en dan opnieuw aan de rechterkant van de weg gaan rijden zonder het ingehaalde voertuig daarbij te hinderen. Precies dit voorschrijven van handelingen tot in de kleinste details doet onmiddellijk terugdenken aan de door Foucault aangehaalde disciplinaire reglementen voor monniken, soldatenoefeningen, klaslokalen en fabriekswerk.

De grenzen die bepaald werden voor het inhalen lieten duidelijk zien welke evolutie het verkeersreglement tot dan had afgelegd. De eerste en oudste grens refereerde nog aan het oordeel van de weggebruiker: voorbijsteken was verboden *in de omstandigheden waarin eenig gevaar voor ongevallen bestaat*. Daarna volgden echter enkele regels die vanuit een technische logica opgesteld waren: niet inhalen op plaatsen waar onvoldoende zicht was, vooral dan in bochten ; bij het passeren van zijwegen, kruispunten en overwegen ; bij het naderen van de

<sup>96</sup> Belgisch Staatsblad, 10/2/1934, p. 588.

top van een helling ; etc. En achteraan volgde de regel die een volledige technische controle van het inhaalgedrag toeliet: verboden in te halen op plaatsen waar het verkeersbord stond dat een inhaalverbod instelde. Heel anders lag het met de regels voor het inhalen van trams. Deze vielen buiten de logica van het wegreglement, en de regelgeving werd meteen een stuk aarzelder. Trams moesten langs rechts voorbijgereden worden (tegen het principe in van rechts rijden en links inhalen, maar de tramsporen lagen dan ook meestal in het midden van de weg), behalve als de weg te smal of belemmerd was, dan mocht het ook langs links, als er maar goed uitgekeken werd. Aan haltes, waar passagier in- en uitstapten op de weg, moest in elk geval traag en uiterst rechts gereden worden, maar als de halte zelf aan de rechterkant van de weg lag, moesten de andere weggebruikers een meter afstand houden en desnoods stoppen, ten minste als er een vluchtheuvel was, anders moest er drie meter ruimte gelaten worden of gestopt. Maar stoppen moest dan weer niet als het *een langen stilstand* van de tram betrof. En dit was dan nog maar een korte en eenvoudige samenvatting, geen wonder dat de automobilistenorganisaties luid riepen om die trams maar van de weg te halen.<sup>97</sup>

De ultieme grens van alle verkeershandelingen was natuurlijk de snelheidsbeperking. Hoewel het reglement van 1924 de algemene snelheidsbeperking had afgeschaft (en er dus op het platteland volop gekoerst mocht worden), bevatte het reglement toch nog een groot aantal regels betreffende bijzondere snelheidsbeperkingen. De algemene snelheidsbeperking was vervangen door twee regels die geheel en al steunden op het inzicht van de bestuurders zelf.

Art. 41. Het is verboden voertuigen of dieren te besturen, met een snelheid of op een wijze die gevaar voor het publiek of hinder voor het verkeer kan opleveren, of daartoe uit te noodigen, aan te raden of te helpen.

Art. 42. Ieder bestuurder van een voertuig moet voortdurend van zijn snelheid meester blijven, en deze derwijze regelen, dat hij vóór zich een voldoende vrije ruimte behoudt om vóór een hindernis het voertuig tot stilstand te kunnen brengen.

Daarentegen stelde het reglement wel bijzondere snelheidsbeperkingen in van 40, 10 en 5 km per uur, en zelfs stapvoets, voor specifieke categorieën van voertuigen, met name voertuigen voor transport van goederen en personen, vooral als ze ook nog eens aanhangwagens trokken, en voor specifieke categorieën van verkeersruimte, met name overwegen en bruggen. Voor camions en bussen werden zelfs tabellen opgesteld waarbij een maximumsnelheid werd bepaald afhankelijk van het maximumgewicht van de lading en van de aard der banden. Ze moesten ook een plaat dragen met daarop de vermelding van de hun toegestane maximumsnelheid.<sup>98</sup>

De kwestie van de snelheidsbeperking was het terrein waarop de automobilisten en de ingenieurs-reglementenmakers het hardst met elkaar botsten. Voor een disciplinair reglement was een algemene snelheidsbeperking een noodzakelijke voorwaarde: het universum

<sup>97</sup> *Belgisch Staatsblad*, 10/2/1934, p. 589.

<sup>98</sup> *Belgisch Staatsblad*, 10/2/1934, p. 589-90.

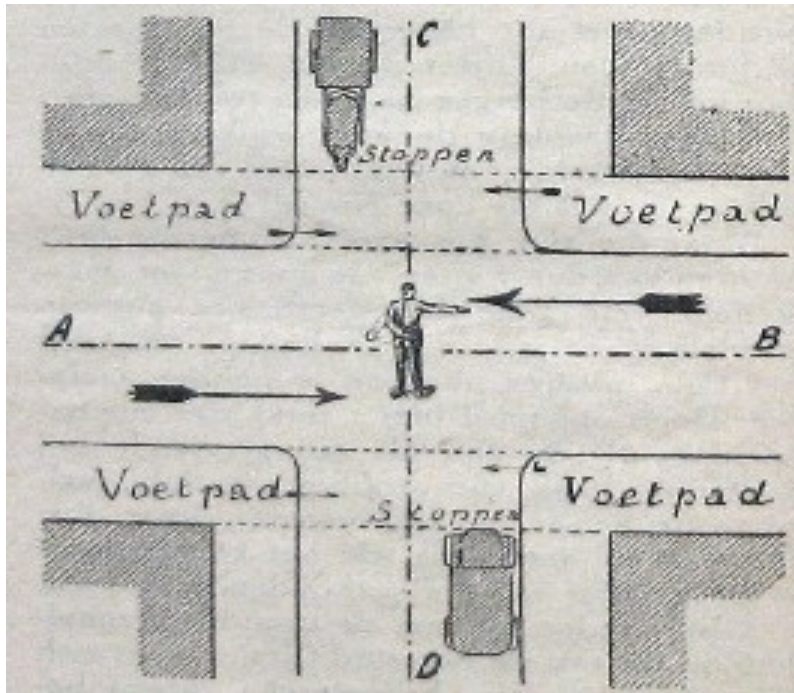
van toegelaten verkeershandelingen moest begrensd worden. Zoniet bleef er een bres in de muur waarlangs steeds ontsnapping mogelijk was aan de disciplinaire controle. Verkeersdiscipline was totaal of ze was niet: een weggebruiker die naar eigen goeddunken kon oordelen of zoiets cruciaals als snelheid al dan niet anderen in gevaar bracht en dus al dan niet toegelaten was ontsnapte per definitie aan controle en was niet langer onderworpen aan disciplinaire beheersing. Dit stond natuurlijk volledig haaks op wat het automobilisme wilde. Zoals hoger reeds gesteld bevatte het automobilisme altijd nog wel ergens een hedonistisch trekje en de roes van de snelheidservaring was daarbij een essentieel element. En zelfs al was men geen snelheidsfreak, het was de essentie zelf van een automobiel om verplaatsing te bieden. Meer snelheid betekende meer verplaatsing en dus meer automobilité. Voor wie hunkerde naar automobilité was het volkomen tegennatuurlijk om zich te laten begrenzen in snelheid.

Zoals eerder al beschreven was de algemene snelheidsbeperking verdwenen in 1925, toen het nieuwe verkeersreglement van kracht werd. Dat was lang voor Alfons Persijn en zijn ambtenaren het beheer van het verkeersreglement in handen namen. In hun reglement werden een hele reeks van bijzondere snelheidsbeperkingen ingevoerd, maar de belangrijkste snelheid, deze van personenwagens op de grote wegen, werd niet begrensd. De beslissing daarover was jaren ervoor gevallen en er was in 1934 geen politieke ruimte om erop terug te komen. Maar dat duurde niet lang, in de jaren en decennia die volgden kwam de gedachte van een algemene snelheidsbeperking voortdurend weer opduiken. In augustus 1939 meldde de automobielpers reeds dat minister van Openbare Werken Arthur Vanderpoorten zinnens was om de verkeerscommissie opnieuw bijeen te roepen en haar het voorstel voor te leggen om een algemene snelheidsbeperking in te voeren van 100 km per uur en 50 in de bebouwde kom.<sup>99</sup> Van dat idee werd niets meer vernomen, maar een goed jaar later voerde de Duitse bezetter een algemene snelheidsbeperking in van 80 km per uur en 40 in de bebouwde kom, met nog lagere grenzen voor camions en bussen, een regel die fluks weer werd afgeschaft na de bevrijding.<sup>100</sup> De volgende gelegenheid deed zich voor tijdens de Suez-crisis van oktober 1956 tot maart 1957. De Belgische regering voerde toen voor het eerst vier *autoloze zondagen* in (op 2 november, en 2, 9 en 16 december 1956).<sup>101</sup> Tegelijk voerde het koninklijk besluit van 7 december 1956 een algemene snelheidsbeperking in van 70 km per uur, in het kader van *mesures nécessaires pour assurer la mobilisation et la protection de la population en cas de guerre*. In maart 1957 werd de snelheidsbeperking echter opnieuw afgeschaft, “considérant que l’état des approvisionnements de combustibles liquides pour la propulsion

<sup>99</sup> *L'Automobile belge*, 15/8/1939, p. 190.

<sup>100</sup> Besluit van 24 augustus 1940 (*Belgisch Staatsblad*, 24/8/1940, p. 545-6), aangevuld door het besluit van 18 november 1940 (*Pasinomie*, 18/11/1940, p. 438-9), herzien door het besluit van 8 juli 1941 (*Belgisch Staatsblad*, 13/7/1941, p. 4927-9), en afgeschaft door het regentsbesluit van 31 augustus 1945 (*Pasinomie*, 31/8/1945, p. 668).

<sup>101</sup> *Pasinomie*, 17/11/1956, p. 849-50, *Pasinomie*, 1956, p. 857-8 en 879, *Pasinomie*, 29/11/1956, p. 863, *Pasinomie*, 18/12/1956, p. 901-2. Zie ook *Vooruit*, 21/11/1956, p. 3 en *Vooruit*, 25/11/1956, p. 1.



Afbeelding 10.14 –  
Verkeersagenten in Brussel,  
1924

Bron: *De Toerist*, 1/1/1924,  
p. 8-9.

des véhicules automoteurs permet la suppression des mesures en vigueur.”<sup>102</sup> Einde 1958 werd een snelheidsbeperking ingevoerd van 60 km per uur in de bebouwde kom. Tegelijk werd buiten de bebouwde kom ook een snelheidsbeperking ingevoerd van 80 km per uur, maar enkel op zaterdagen, zondagen, wettelijke feestdagen en de dagen ervoor, tussen 17 uur en 1 uur 's nachts, en niet op de autostrades. Pas begin 1963 werd dit onding opnieuw afgeschaft, waarna bij wijze van contrast de *minimumsnelheid* werd ingevoerd: abnormaal lage snelheden en plotseling remmen waren voortaan verboden.<sup>103</sup> Begin jaren 1970 veranderde de mentaliteit, en stapje voor stapje werden snelheden verlaagd en nieuwe veiligheidsmaatregelen ingevoerd. In 1971 werd een snelheidsbeperking afgekondigd buiten de bebouwde kom van 90 km per uur, maar nog steeds werd een uitzondering gemaakt voor de autowegen.<sup>104</sup> De oliecrisis van 1973 leidde niet enkel tot de tweede reeks autoloze zondagen, maar gaf ook uiteindelijk de beslissende stoot inzake snelheidslimieten. Het koninklijk besluit van 8 november 1973 voerde een algemene snelheidsbeperking in van 100 km per uur op de autowegen en 80 buiten de bebouwde kom, zodat een 60/80/100-regime tot stand kwam. Maar eenmaal de oliecrisis wat bedaard leek, in mei 1974, werd dat regime gemilderd tot 60/90/120 en bovendien tijdelijk gemaakt. Daarna volgde een reeks verlengingen van dit regime, tot het koninklijk besluit van 11 juni 1975 uiteindelijk het verkeersreglement aanpaste en het regime van 60/90/120 definitief maakte. Tegen dan was de algemene snelheidsbeperking reeds zodanig banaal geworden dat dit laatste besluit enkel nog een klein

<sup>102</sup> *Pasinomie*, 7/12/1956, p. 883, *Pasinomie*, 16/2/1957, p. 68 en *Pasinomie*, 15/3/1957, p. 127.

<sup>103</sup> *Pasinomie*, 22/12/1958, p. 1214, *Pasinomie*, 25/3/1963, p. 334-5 en *Pasinomie*, 30/4/1963, p. 441.

<sup>104</sup> *Pasinomie*, 29/6/1971, p. 1067-8 en *Pasinomie*, 13/10/1971, p. 1964.

berichtje onderaan de voorpagina van de krant opleverde. Precies een halve eeuw lang heeft in België dus een verkeersregime bestaan waarbij op bepaalde wegen en onder bepaalde omstandigheden automobielen legaal onbegrensde snelheden mochten halen, althans in zoverre men een rechter van de legaliteit hiervan kon overtuigen.<sup>105</sup>

Maar terug naar 1934. Een volgende kwestie die aan bod kwam was hoe de verkeersgebruikers zich tegenover elkaar dienden te gedragen bij ontmoetingen op de weg, de kwestie van de voorrang met andere woorden. Eenvoudige regels waren in deze materie cruciaal: bestuurders hadden bij ontmoetingen soms slechts fracties van seconden om beslissingen te nemen, zeker als er hoge snelheden in het spel waren. Vanuit het oogpunt van de veiligheid was het daarom noodzakelijk om korte, heldere regels te hebben die in het hoofd van de verkeersgebruikers zaten en toelieten om onmiddellijk knopen door te hakken. Maar zo hadden de reglementenmakers het niet begrepen, en de automobilisten al evenmin, voor een keer zaten de beide op dezelfde lijn. Voor een disciplinair reglement was eenvoud geen prioriteit, wel klasseren, hiërarchiseren, beheersen. Hoe meer categorieën en bijhorende regels er waren, hoe meer instrumenten om het gedrag van de gebruikers te sturen. Wat de automobilisten betrof, de eenvoudigste regel was de veralgemeende voorrang van rechts, maar dat betekende dat op hoofdwegen moest vertraagd worden aan elke zijweg en aan elk kruispunt, dus adieu hoge snelheden. De Automobile Club zag dit absoluut niet zitten en pleitte ervoor om de hoofdwegen als voorrangswegen aan te duiden.

De automobilistenorganisaties werden op hun wenken bediend. De voorrangsregeling in het verkeersreglement van 1934 mocht rustig omschreven worden als zeer ingewikkeld. Er werd rekening gehouden met hoofdwegen en secundaire wegen, maar ook met bebouwde kommen, prioritaire voertuigen, begrafenistoeten, marcherende soldaten etc. Hoe wist de bestuurder dat hij of zij zich op een secundaire weg bevond en dus voorrang moest laten aan verkeer op hoofdwegen? Opnieuw was technisch de beste optie om een verkeersbord te gebruiken, de omgekeerde driehoek met rode band, maar opnieuw maakte de staat van de wegen dit onmogelijk: het was gewoon niet haalbaar in het begin van de jaren 1930 om op elke zijweg een verkeersbord te plaatsen. Daarom werden er bijkomende regels geformuleerd, maar dat maakte de zaken er niet eenvoudiger op, integendeel. Secundaire wegen waren steeds: *aarden wegen, openbare wegen die niet verder dan de aansluiting lopen, en dwarsverbindingen tussen de rijwegen van eenzelfde openbare weg*. In bebouwde kommen hadden wegen met meerdere rijvakken en tramsporen steeds voorrang, evenals pleinen. Daarbuiten werden tien *radiale wegen* opgesomd, hoofdwegen die het land doorkruisten vanaf Brussel. Deze hadden steeds voorrang. De andere hoofdwegen werden voorzien van signali-

<sup>105</sup> *Pasinomie*, 8/11/1973, p. 1293-4, *Vooruit*, 13/11/1973, p. 1, *Vooruit*, 14/6/1975, p. 1, *Vooruit*, 19/11/1973, p. 1, *Pasinomie*, 20/5/1974, p. 517, *Pasinomie*, 5/8/1974, p. 805, *Pasinomie*, 23/12/1974, p. 1329-30, *Pasinomie*, 11/6/1975, p. 703-4.

satie, *kilometerpalen met rooden kop*. In alle andere gevallen, met andere woorden wanneer wegen van eenzelfde categorie elkaar ontmoetten gold voorrang van rechts.

Ten slotte werden nog een aantal bijkomende regels rond voorrang geformuleerd waarmee de verkeershandelingen nog meer werden verfijnd. Hadden geen voorrang: voertuigen die de verkeersruimte betraden, bijvoorbeeld vanuit een garage of een parkeerplaats; voertuigen die aan een verkeershandeling begonnen door vanuit stilstand in beweging te komen; en voertuigen die afsloegen of een ander maneuver uitvoerden dat buiten de gewone verkeersstromen viel. Daarenboven was het verboden om colonnes te doorbreken, bijvoorbeeld van legertroepen, scholieren, lijkstoeten of optochten van allerlei aard. Prioritaire voertuigen, ambulances, politiewagens en brandweerwagens, hoefden zich niet aan de voorrangsregels te houden.<sup>106</sup>

Wegsignalisatie speelde een belangrijke rol bij het in goede banen leiden van de verkeersstromen, naast en als aanvulling op de uitgebreide en complexe regelgeving. Dat gebeurde in de vorm van rode kilometerpalen en voorrangsborden, maar statische signalen volstonden niet om bewegend verkeer te reguleren. Het verkeersreglement van 1934 nam voor het eerst ook dynamische signalisatie op, in de vorm van vastgelegde gebaren van verkeersagenten en signalen van verkeerslichten. Maar daar hield het niet op, ook de verkeersgebruikers zelf maakten deel uit van het systeem. Zij werden verplicht om de verkeershandelingen die zij uitvoerden te signaleren aan de andere verkeersgebruikers. Dat gebeurde door het verplicht opleggen van vastgelegde handgebaren: de arm gestrekt uit het raam om afslaan te signaleren, en dezelfde arm op en neer bewegend om remmen te signaleren. Voermannen mochten voor het laatste signaal ook de zweep in de lucht steken. Het reglement van 1934 aanvaardde voor het eerst ook mechanische signalisatie op de voertuigen, in de vorm van richtingaanwijzers en stoplichten.<sup>107</sup>

De keerzijde van de voorrangsregels, die het bewegend verkeer regelden, waren de regels rond parkeren, die het stilstaand verkeer regelden. Ook hier toonde zich duidelijk de evolutie naar een steeds technischer benadering van het verkeer. Het eerste artikel somde enige grote principes op (zo weinig mogelijk het verkeer hinderen, en geen uitgangen blokkeren) waarvan de verdere interpretatie aan de gebruikers werd overgelaten. Het laatste artikel daarentegen somde twaalf concrete plaatsen en situaties op waarbij parkeren verboden was (niet op bruggen, voor uitgangen van cinema's, vijf meter voor een bocht etc.). Tevens opvallend was de nadruk die gelegd werd op het onderscheid tussen *parkerende* en *stationnerende* voertuigen. Stationeren was hetzelfde als parkeren, alleen was de bestuurder daarbij nog aanwezig in het voertuig. Voor het verkeer maakte dat weinig verschil uit, maar

<sup>106</sup> *Belgisch Staatsblad*, 10/2/1934, p. 590-1.

<sup>107</sup> *Belgisch Staatsblad*, 10/2/1934 bijlage p. 14-7. Het koninklijk besluit van 27 december 1938 voerde nog een bijkomend voorrangsbord in, betreffende de voorrang op smalle doorgangen. *Belgisch Staatsblad*, 18/1/1939, p. 210-1, *Royal Auto*, 1/2/1939, p. 47.

vanuit disciplinair verschil natuurlijk wel: aan een bestuurder konden regels opgelegd worden en signalen gegeven, aan een leeg voertuig niet.<sup>108</sup>

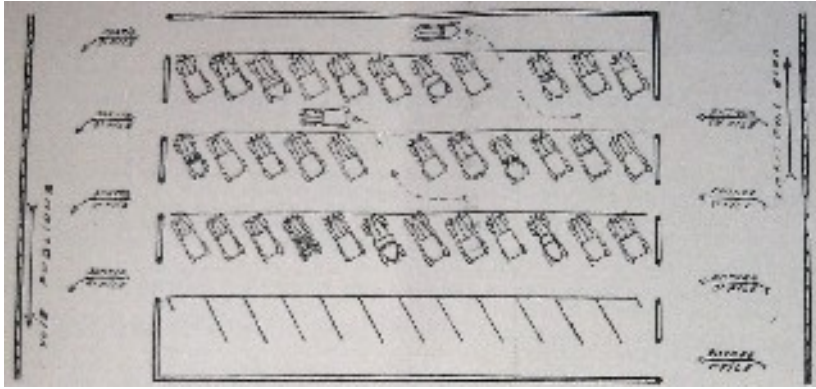
Op het einde van het eerste hoofdstuk werden enkele diverse bepalingen opgenomen die los stonden van de regels die op systematische wijze de handelingen van het moderne (automobil)verkeer voorschreven, en die gedeeltelijk uit de oude police du roulage afkomstig waren. Ongewild duidde de administratie hiermee aan wat eigenlijk geen plaats meer had in het verkeerssysteem dat hen voor ogen stond. Dat waren: fietsers die hun stuur of trappers loslieten, of zich lieten voorttrekken; voortgeduwde handkarren met hoge ladingen, zodat de bestuurder geen zicht had op tegenliggers (de handkar moest dan getrokken worden in plaats van geduwd); dieren op de weg die konden schrikken van het andere verkeer, *inzonderheid de automobielvoertuigen*; vervoer per slede wanneer er sneeuw lag; en macadamwegen waarvan het steengruis aan beslijkte banden bleef plakken in de winter.<sup>109</sup>

Derde stap, wie was verkeersgebruiker en wie niet? Welke categorieën van verkeersgebruikers werden onderscheiden, en welke verbanden waren er met categorieën van verkeersruimte en verkeershandelingen? Uit wat voorging mocht blijken dat het verkeersreglement eigenlijk maar één echte verkeersgebruiker erkende, die een quasi-monopoliepositie bekleedde in het moderne verkeer: het voertuig, en dan nog vooral het gemotoriseerde voertuig. Niet-gemotoriseerde voertuigen werden in principe mee in de regels betrokken, maar in de praktijk werd er slechts uitzonderlijk naar verwezen. De andere verkeersgebruikers waren ofwel ondergeschikt, in het geval van fietsers en voetgangers die enkel de verkeersruimte mochten betreden in zoverre ze voorrang verleenden aan de voertuigen, of werden zoals de trams als stoorzenders beschouwd. Binnen de categorie van de voertuigen werd dan nog eens onderscheid gemaakt tussen enerzijds personenwagens, dat wil zeggen wagens die door de eigenaar in persoon werden gebruikt, al dan niet met een beperkt aantal passagiers of een beperkte hoeveelheid goederen aan boord, en anderzijds transportvoertuigen die bestemd waren voor het vervoer van grote aantallen personen of grote hoeveelheden goederen, en die dan ook meestal veel groter en zwaarder waren dan personenwagens.

De regels die aan de verkeersgebruikers werden opgelegd besloegen twee hoofdstukken in het verkeersreglement van 1934, het tweede hoofdstuk *Voertuigen* en het derde hoofdstuk *Ladingen*. De regels waren er in de eerste plaats op gericht om de verkeersgebruikers van hun individuele persoonlijkheid te ontdoen en de voertuigen zoveel mogelijk een homogeen uiterlijk te geven, opdat ze maximaal geschikt zouden zijn om aan de regels van het moderne verkeer te voldoen. Ontdaan van hun individuele eigenheid werd vervolgens aan de verkeersgebruikers een identificatie gegeven die op maat was van het systeem, in de

<sup>108</sup> Belgisch Staatsblad, 10/2/1934, p. 591-2.

<sup>109</sup> Belgisch Staatsblad, 10/2/1934, p. 592-3.



Afbeelding 10.15 –  
Ontwerp parking Auto-  
mobile Club, 1930

Bron: *Royal Auto*,  
15/5/1930, p. 147.

vorm van een centraal geregistreerde nummerplaat. Enkel wie over deze identificatie beschikte mocht deelnemen aan het verkeer, althans in de dominante categorie van de voertuigen.

Michel Foucault beschreef in *Surveiller et punir* hoe de reglementen gericht waren op het kneden van *les corps*, hoe de regels tot in de kleinste fysieke details uiterlijk en bewegingen van de personen voor wie ze bedoeld waren probeerden te controleren op lichamelijk vlak. In het verkeersreglement ging dat als volgt:

- Art. 73. 1. De breedte van een voertuig mag niet meer dan 2m40 bedragen, d.w.z. dat de meest uitspringende gedeelten niet meer dan 1m20 buiten het verticaal middelvlak mogen liggen.  
2. Het uiteinde van den asfals of van de dom mag niet meer dan 20 centimeter uitkomen buiten het vlak, gaande door den buitenrand van de velg of van den wielband.
- Art. 74. De lengte van een voertuig, gemeten van eind tot eind, zonder den disselboom wanneer het bespannen voertuigen geldt, mag niet meer dan 10 meter bedragen zo het een één- of twe-assig voertuig is, en dan 11 meter zoo het een voertuig is met meer dan twee assen.
- Art. 75. De hoogte van een voertuig mag niet meer dan 4 meter bedragen.
- Art. 76. Het vrijdragend deel van het koetswerk ten opzichte van de achteras van een motorvoertuig mag niet meer dan 2m85 bedragen. [...]
- Art. 78. 1. Het vaste toebehooren mag niet buiten het koetswerk, spatbord inbegrepen, uitsteken.  
2. De kettingen en andere beweegbare bijstukken moeten derwijze aan het voertuig vastgemaakt zijn, dat ze bij hunnen bewegingen niet buiten den buitenomtrek van het voertuig komen en niet over den grond sleuren.  
3. Geen enkel portier mag onder het rijden opengaan ; degene, die gesloten moeten blijven, zullen goed vastgemaakt worden en niet buiten de zijvlakken van het voertuig uitsteken.<sup>110</sup>

Waarop een buitengewoon gedetailleerde opsomming volgde van de voorwaarden waaraan de uitrusting van een voertuig moest voldoen, op het vlak van aanhangwagens, lichten, toeter, stuur, stoplichten, richtingaanwijzers, uitlaat, motor, remmen, achteruitkijkspiegel, ruitenwissers en banden. En dat was enkel nog maar de algemene uitrusting, voor transportwagens volgde dan nog eens een hoofdstuk vol regels over de wijze waarop personen en goederen mochten vervoerd worden in het moderne verkeer.

Opvallend was hoe regels over geluids- en lichtsignalen (toeter, (stop)lichten etc.) als eerste werden behandeld. Deze uitrusting was bepalend voor de wijze waarop het voertuig zich binnen het verkeerssysteem gedroeg. Bepalingen over motor, remmen, spiegel, ruitenwissers

<sup>110</sup> *Belgisch Staatsblad*, 10/2/1934, p. 593.



en banden daarentegen, die hoofdzakelijk van belang waren voor de veiligheid van het betrokken voertuig zelf, werden pas in tweede instantie behandeld.

De lichten hadden een dubbele functie: gezien worden en zelf in de duisternis kunnen kijken. Voertuigen moesten twee witte lichten vooraan en een rood licht achteraan hebben om zichtbaar te zijn. Maar voertuigen die sneller reden dan 30 km per uur, automobielen dus, moesten daarnaast vooraan ook nog eens twee schijnwerpers hebben die de weg verlichtten over een afstand van ten minste dertig meter. Als deze schijnwerpers een tegenligger verblindden moesten ze gedoofd worden; de tegenligger kon verblinding signaleren door zijn of haar eigen schijnwerpers kortstondig te laten oplichten. De schijnwerpers mochten niet gebruikt worden in de bebouwde kom, tenzij er onvoldoende straatverlichting was. Geparkeerde wagens in straten die 's nachts niet verlicht werden moesten langs de kant van het verkeer een wit licht vooraan en een rood achteraan als parkeerlicht aanlaten. Daarnaast werd verlichting ook gebruikt als instrument tot identificatie. De nummerplaat achteraan moest bij duisternis zodanig verlicht worden dat ze op twintig meter leesbaar was. Taxi's mochten met een groen lichtje vooraan aanduiden dat ze beschikbaar waren, en brandweer- en politiewagens mochten vooraan een oranjegeel flikkerlicht gebruiken om hun voorrang op te eisen. Ten slotte, zoals eerder vermeld, voorzag het reglement ook de mogelijkheid om verkeershandelingen zoals afslaan en stoppen te signaleren door specifieke lichtsignalen in plaats van handgebaren. Voor automobielen waren richtingaanwijzers en stoplichten 's nachts verplicht.<sup>111</sup>

Deze meervoudige functionaliteit gold eveneens voor de geluidssignalen, zij het in beperktere mate. Geluidssignalen waren oorspronkelijk niet bedoeld voor het efficiënt functioneren in het moderne verkeerssysteem, maar om de veiligheid van de weggebruikers te verhogen. Er moest getoeterd worden bij elk kruispunt en elke zijstraat, en bij het naderen van voetgangers of andere weggebruikers “zoo de veiligheid van het verkeer het eischt.” Deze bepalingen werden anderhalf jaar later afgeschaft door minister van Openbare Zaken Hendrik de Man, zogezegd als een vorm van antilawaaiactie. Er werden in de nieuwe regels geen aanduidingen meer gegeven voor de gevallen waarin getoeterd moest worden, integendeel, het luidde nu dat het verboden was *luidruchtiger waarschuwingen te geven dan vereischt voor de veiligheid van het verkeer*.<sup>112</sup> Wat niet werd afgeschaft was het artikel waarmee geluidssignalen werden aangewend als instrumenten tot identificatie. Artikel 90 somde op: automobielen een zware toeter, motorfietsen een scherpe toeter, fietsen een bel, gespannen *klingelwerk*, en de nooddiensten *een klok of een bijzondere schelinrichting*. Alweer gold dat de efficiëntie van het verkeer belangrijker werd geacht dan veiligheid.<sup>113</sup>

<sup>111</sup> *Belgisch Staatsblad*, 10/2/1934, p. 594-7.

<sup>112</sup> Koninklijk besluit van 12 november 1935 (*Belgisch Staatsblad*, 21/11/1935, p. 7409).

<sup>113</sup> *Belgisch Staatsblad*, 10/2/1934, p. 596-7.

De rest van de technische vereisten handelde over uitrusting die vooral nut had voor de veiligheid. Deze artikels waren opvallend korter dan de voorgaande, de bepalingen over de remmen en schadelijke uitstoot van de motor waren trouwens grotendeels overgenomen uit het verdrag van Parijs van 1926. Wel nieuw was dat automobielen verplicht moesten voorzien zijn van een achteruitkijkspiegel en een ruitenwisser.<sup>114</sup> Dezelfde ambivalentie kon men terugvinden bij de bepalingen over de lading, waar onder het mom van veiligheid ook altijd gestreefd werd naar homogeniteit met het oog op controle en efficiëntie. Zo was het verboden voor automobilisten om iemand te laten meereizen op de treeplank of de schokbreker, maar net zo goed werd het verboden om op een zitting meer personen toe te laten dan het aantal waarvoor deze ontworpen was. Dat kwam er concreet op neer dat er wel drie personen, waaronder de chauffeur, vooraan mochten zitten indien daar een zitbank was voor drie personen, maar dat er zich achteraan geen vier personen mochten naast elkaar wringen als de zitbank voor drie was gebouwd. In een zijspan mocht niet meer dan één passagier zitten, maar deze mocht een kind van acht jaar bij zich nemen, of twee kinderen als ze samen minder dan acht jaar waren.<sup>115</sup> Voor de ladingen van vrachtwagens werd een wiskundige formule ontworpen om het toegelaten maximumgewicht te bepalen. Het bekomen getal moest vermeld worden op een metalen plaat die elke vrachtwagen aan de buitenkant op een goed zichtbare plaats moest dragen. Naast de maximale lading (*tarra*) vermeldde de plaat ook wat het toegelaten maximumgewicht van de vrachtwagen was, waarbij een onderscheid werd gemaakt tussen kasseiwegen (deze konden een groter gewicht aan) en andere wegen.<sup>116</sup>

Ook in dit opzicht, net als voor het rijbewijs, fungeerden de openbare vervoersdiensten als laboratorium. Het algemeen reglement van 1933 somde een lange reeks van technische kenmerken op waaraan autobussen die gebruikt werden voor openbaar vervoer moesten voldoen. Bovendien werden de exploitanten onderworpen aan een periodieke technische controle (*schouwing*). In 1938 werd de technische controle veralgemeend en vielen ook de vrachtwagens hieronder.<sup>117</sup>

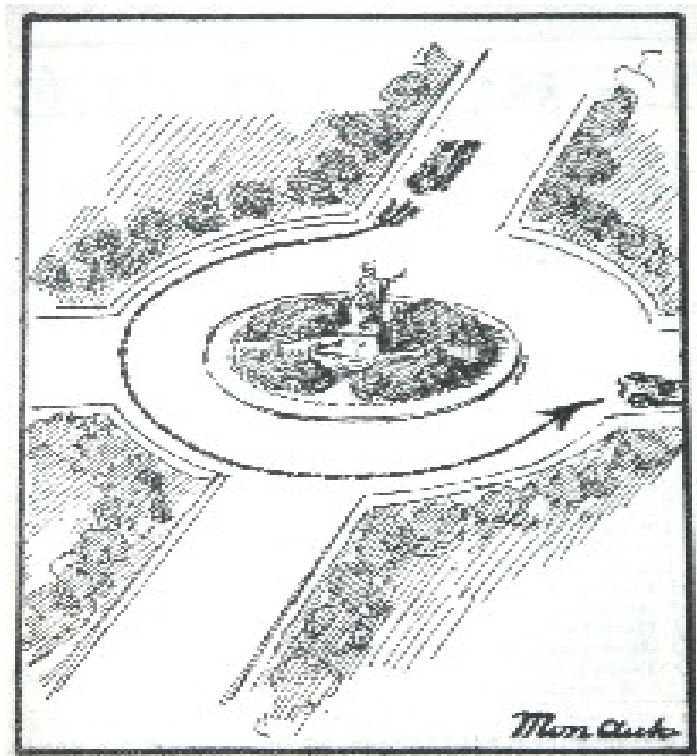
Zeër veel aandacht werd dan weer gegeven aan de nummerplaat, een essentieel element in de opbouw van een disciplinair systeem. De verplichting voor automobielen om een centraal geregistreerd nummer te dragen was reeds opgenomen in het allereerste verkeersreglement van 1899, en de bepalingen waren sindsdien steeds maar uitgebreider geworden. De reden hiervoor was dat de nummerplaat het voornaamste wapen was in de strijd tegen doodrijders, maar automobilisten voelden goed aan dat hierachter ook een politiek van controle en onderwerping schuilging en hadden een ingebakken afkeer voor het anonieme getal

<sup>114</sup> *Belgisch Staatsblad*, 10/2/1934, p. 597-8.

<sup>115</sup> Zie hierover *Bulletin officiel de la Fédération Motocycliste de Belgique*, 20/3/1936, p. 8.

<sup>116</sup> *Belgisch Staatsblad*, 10/2/1934, p. 603-5 en bijlage p. 19.

<sup>117</sup> Koninklijk besluit van 2 januari 1933 (*Belgisch Staatsblad*, 11/1/1933, p. 101-4), koninklijk besluit van 12 juli 1933 (*Belgisch Staatsblad*, 3/8/1933, p. 3930-8), Koninklijk besluit van 29 juli 1938 (*Belgisch Staatsblad*, 27/8/1938, p. 5310-25).



Afbeelding 10.16 –  
Rond punt, 1930

Bron: *Mon Auto*, april 1930, p. 101.

dat verplicht moest gedragen worden. Zeker de vroegste automobilisten, die nog tot de betere kringen behoorden, begrepen dat de nummerplaat niet enkel hun anonimiteit verhinderde, maar hen ook beroofde van hun sociale privileges.

De nummerplaten, ingevoerd in 1900, werden na de Eerste Wereldoorlog allemaal vervangen door een nieuw model met witte cijfers op een blauwe achtergrond. De reeks met vijf cijfers was in 1925 reeds uitgeput, zodat reeksen werden ingevoerd die met letters begonnen. Nummerplaat A0001 was in het bezit van Paul Cousin, de secretaris van de Automobile Club. In 1928 werd opnieuw een nieuw model van nummerplaat gecreëerd, rode letters op een witte achtergrond. Tegen 1930 werden de oude blauwe nummerplaten massaal vervangen door de nieuwe rood-witte exemplaren, zij het enkel voor de automobielen, niet voor de motorfietsen.<sup>118</sup> De administratie werd gedwongen om een uitzondering toe te staan op het disciplinaire principe van de onpersoonlijke nummerplaat: de eerste vijfhonderd getallen werden voorafgegaan door een letter A en waren voorbehouden voor het koningshuis, de ambassades etc.<sup>119</sup> Significant voor het verzet van de overheid tegen het toekennen van persoonlijke kenmerken aan nummerplaten was het ministerieel besluit van 28 februari 1947 dat

<sup>118</sup> Koninklijk besluit van 10 februari 1920 (*Belgisch Staatsblad*, 23-24/2/1920, p. 1443), *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, oktober 1919, p. 247, 15/4/1920, p. 189 en 1/4/1921, p. 159, *Bulletin officiel du Royal Automobile Club de Belgique*, 25/2/1925, p. 1, ministerieel besluit van 3 maart 1928 (*Belgisch Staatsblad*, 8/3/1928, p. 864), koninklijk besluit van 20 juni 1928 (*Belgisch Staatsblad*, 2-3/7/1928, p. 2987).

<sup>119</sup> *Royal Auto*, 1/11/1929, bijlage p. 4. In 1938 gaf de Vlaamse Toeristenbond een overzicht van alle bijzondere nummerplaten die in gebruik waren: A1-A100 voorzitters van Kamer en Senaat, ministers en ministers van staat, een aantal hoge ambtenaren; CD1-CD500 *corps diplomatique*; P1-P200 senatoren; P201-P500 volksvertegenwoordigers; 1-100 leden van het koningshuis. *Toerisme*, 1/9/1938, p. 499.

alle nummerplaten met drie of vier cijfers wilde vervangen door platen met vijf cijfers, “considérant que la signification morale attribuée abusivement aux plaques d'immatriculation susvisées, portant un numéro formé de moins de cinq chiffres, nuit à l'exercice du contrôle nécessaire de la circulation.” Automobilisten kochten en verkochten onder elkaar oude nummerplaten, omdat het prestigieus was om *al lang* een automobilist te zijn. De poging werd evenwel twee maanden later opnieuw afgeblazen, “considérant les difficultés diverses à réaliser, pour les titulaires des dites plaques, de l'exécution de la mesure prise.”<sup>120</sup>

Een interessante kwestie was de vraag of nummerplaten gekoppeld waren aan automobielen of aan de eigenaars van die automobielen. Vanuit het oogpunt van veiligheid was een koppeling vereist aan de eigenaar, de nummerplaat diende immers om doodrijders die vluchtmisdrijf pleegden te identificeren. Maar vanuit een disciplinair oogpunt was het juist omgekeerd, de nummerplaat diende de verkeerselementen (de voertuigen dus) een eenduidige en homogene identiteit te geven binnen het verkeerssysteem. De administratie kon evenwel moeilijk om de bestaande praktijken heen. Het reglement sprak dan ook duidelijk over “die plaat welke dient om den eigenaar of den houder van het voertuig te identificeren,” en herhaalde even verder: “De nummerplaat en het nummerbewijs zijn streng persoonlijk en mogen niet afgestaan worden.” Om toch ook de voertuigen zelf een uniforme en sluitende identiteit binnen het verkeerssysteem te geven werden de bepalingen rond de nummerplaat voorafgegaan door een andere soort nummerplaat. Ieder gemotoriseerd voertuig dat op de openbare weg werd gebruikt moest een plaat dragen die het unieke fabricatienummer vermeldde van het chassis en de motor, evenals de naam van de fabrikant van het chassis. Deze gegevens moesten enkel dienen om voertuigen een unieke identiteit te bezorgen, en hoefden dan ook niet op een uiterlijk zichtbare plaats gedragen te worden, een *praktisch bereikbare plaats* volstond.<sup>121</sup>

De nummerplaat was nuttig om wegvluchtende doodrijders te ontmaskeren, maar werd op zich niet voldoende geacht om een bestuurder te identificeren. De houder van de nummerplaat zat immers niet noodzakelijk in eigen persoon achter het stuur, en zeker voor het bestraffen van overtredingen was het nodig om de juiste persoon te kunnen duiden. De invoering van de ontzetting van het recht tot besturen had een persoonlijk identificatiemiddel zelfs noodzakelijk gemaakt. Hoe kon de politie bij wegcontroles anders weten of een bestuurder al dan niet veroordeeld was? De vervallenverklaring van het recht een voertuig te besturen werd vermeld op de identiteitskaart. Elke weggebruiker van ten minste 16 jaar oud moest steeds een identiteitskaart op zak hebben, maar het was onduidelijk of dit ook gold voor voetgangers.<sup>122</sup>

<sup>120</sup> *Pasinomie*, 28/2/1947, p. 178-9, *Pasinomie*, 14/4/1947, p. 308.

<sup>121</sup> *Belgisch Staatsblad*, 10/2/1934, p. 598-602.

<sup>122</sup> *Belgisch Staatsblad*, 10/2/1934, p. 586.

Het verkeersreglement van 1934 bevatte opmerkelijk weinig verwijzingen naar oude voorafgaande reglementen of historische verkeersgebruiken. De reglementenbouwers wilden een zuivere technische creatie maken, vanaf nul beginnen zonder in hun ogen willekeurige invloeden van buiten of uit het verleden, enkel de technische logica mocht tellen. Het zuiverste en krachtigste instrument in het reglement was de signalisatie. Regels passeerden door de hoofden van de verkeersgebruikers, ze konden vergeten worden of fout begrepen. Signalen passeerden door de ogen van de verkeersgebruikers, als ze goed geplaatst waren konden ze moeilijk over het hoofd gezien worden. Signalen konden natuurlijk, net als regels, opzettelijk genegeerd worden, maar door hun tastbare en concrete aanwezigheid in de verkeersruimte hadden ze een dwingend karakter. Het waren de zichtbare herauten van een nieuw tijdperk voor de openbare ruimte.

De signalisatie opgenomen in het verkeersreglement omvatte merkwaardig genoeg ook de wegwijzers, een vorm van signalisatie die al langer bestond maar enkel de functie had om te informeren, niet om het verkeer te regelen. Eveneens opmerkelijk was de evolutie die de bewegwijzering op de openbare weg in de tussenoorlogse periode ondergaan had: van op de muren van huizen geschilderde aanduidingen (*inscriptions murales*) en wegwijzerpalen (*poteaux*) naar grote panelen (*panneaux*) die soms ook een eigen verlichting kregen. De reden hiervoor was dat de aanduidingen van op afstand leesbaar moesten zijn voor de inzittenden van snel rijdende automobielen, zonder te moeten vertragen of te stoppen. Diezelfde nood aan snelle leesbaarheid en efficiënte communicatie zette de overheid aan tot *renoncer au bilinguisme*, en te instrueren dat enkel de plaatselijke taal zou gebruikt worden op de borden.<sup>123</sup>

“A chaque individu, sa place ; et en chaque emplacement, un individu,” zo omschreef Foucault in *Surveiller et punir* een van de grondprincipes van de disciplinaire macht.<sup>124</sup> In de woorden van de Automobile Club: “Une place pour chaque chose et chaque chose à sa place.” Zo vatte de club in 1930 de reglementswijziging samen die fietsers voortaan oplegde het fietspad te gebruiken, en voetgangers dwong om automobielen op de weg voor te laten.<sup>125</sup> Het verband tussen de ideeën van Foucault en verkeersreglementering mocht op het eerste gezicht wat vergezocht lijken, in de praktijk waren de overeenkomsten soms zo duidelijk aanwezig dat er moeilijk overheen kon gekeken worden. In 2003 publiceerde de Amerikaanse communicatiewetenschapper Jeremy Packer reeds een essay onder de titel *Disciplining Mobility: Governing and Safety* waarin expliciet het verband werd gelegd tussen de disciplinaire mechanismen die Foucault beschreef en moderne verkeerssituaties, zij het dan in het

<sup>123</sup> Circulaire van de minister van Openbare Werken van 16 februari 1926, *Annales des travaux publics de Belgique*, april 1926, p. 282-283.

<sup>124</sup> Foucault, *Surveiller et punir*, p. 144

<sup>125</sup> *Royal Auto*, 1/2/1930, p. 35.

kader van een specifieke denkoefening over veiligheidsmechanismen in het moderne verkeer, niet als analyse-instrument van het verkeerssysteem in het algemeen.<sup>126</sup>

Recentelijk benadrukte Simon Gunn in een inleiding op Foucault dat sociale geschiedenis en de studie van historische machtsmechanismen niet los van elkaar mochten gezien worden.

What was new about social history in its pioneering phase in the 1960s and 1970s? Answers to this question tend to focus on its objects of enquiry: the attention given to neglected social groups and the opening up of fresh fields of study, such as crime and popular culture. These objects in turn are often related to the wider ambitions of the new social history, including the critique of both traditional political history and of econometrics, and the championing of a history of society as a totality. [...] Social history proposed a substantial extension to the understanding and expression of power; it was no longer seen as restricted to institutions of government and state, but operative in multiple sites: in the workplace, on the streets, in the home. Social history, it was emphasised, was not history with the politics left out.<sup>127</sup>

Dat is precies wat Foucault probeerde te realiseren: inzicht verwerven in wat twee tot drie eeuwen geleden *police* werd genoemd, een vorm van bestuurlijke rationaliteit die zich uitstrekte over de hele maatschappij, “a police that would manage to penetrate, to stimulate, to regulate, and to render almost automatic all the mechanisms of society.”<sup>128</sup> Met betrekking tot het besturen van de openbare ruimte benadrukte Foucault de centrale rol van de technici van de wegeadministratie.

The Ecole des Ponts et Chaussées and its capital importance in political rationality in France are part of this. It was not architects but engineers and builders of bridges, roads, viaducts, railways, as well as the polytechnicians (who practically controlled the French railroads) – those are the people who thought out space.<sup>129</sup>

Bill Luckin analyseerde in 1997 de geschiedenis van het Britse verkeersbeleid in dezelfde termen van evolutie naar een technische aanpak. Luckin beschreef een overgang van morele opvoeding naar technische verkeersoplossingen. Het snelheidsprobleem moest aangepakt worden door “adequate road systems and thus be technologically neutralized.” Bestuurders en voetgangers werden aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog nog onderworpen aan psychologische advertenciecampagnes, maar de aanpak van de *human factors* in de *road crisis*, zoals aanbevolen door de overheidscommissie the Alness Committee, veranderde: “Now, in a period of transition, 'morality' began to be replaced by 'system'.”<sup>130</sup>

<sup>126</sup> Jeremy Packer, 'Disciplining mobility: governing and safety', in Jack Bratich (e.a.) (eds.), *Foucault, cultural studies and governmentality*, Albany, State University of New York Press, 2003, p. 136-161.

<sup>127</sup> Simon Gunn, 'From Hegemony to Governmentality: Changing Conceptions of Power in Social History', *Journal of Social History*, xxxix, 2006, nr. 3, p. 705. Over Foucault en geschiedschrijving, zie ook nog Jeffrey Weeks, 'Foucault for Historians', *History Workshop Journal*, 1982, nr. 14, p. 106-119 en Gérard Noiriel, 'Foucault and History: The Lessons of a Disillusion', *Journal of Modern History*, lxvi, 1994, nr. 3, p. 547-568.

<sup>128</sup> Michel Foucault, 'Space, knowledge and power', in Paul Rabinow (ed.), *The essential works of Foucault*, New York, The New Press, 2000, vol. 3, p. 351. Over Foucault en sociale controle, zie Roger A. Deacon, *Fabricating Foucault: Rationalising the Management of Individuals*, Londen, Marquette UP, 2003, 306 p.; Michalis Lianos, 'Social Control after Foucault', *Surveillance & Society*, i, 2003, nr. 3, p. 412-430; Couze Venn, 'Beyond Enlightenment? After the Subject of Foucault, Who Comes?', *Theory, Culture & Society*, xiv, 1997, nr. 3, p. 1-28; Dany Lacombe, 'Reforming Foucault. A critique of the social control thesis', *British Journal of Sociology*, xlvii, 1996, nr. 2, p. 332-352. Voor een vergelijkbare koppeling van sociale politiek aan sociale controle, zie Catharina Lis, Hugo Soly & Dirk Van Damme, *Op vrije voeten? Sociale politiek in West-Europa (1450-1914)*, Leuven, Kritak, 1985, 240 p.

<sup>129</sup> Foucault, 'Space, knowledge and power', p. 354.

<sup>130</sup> Bill Luckin, 'War on the Roads: Traffic, Accidents and Social Tension in Britain, 1939-1945', in Roger Cooter and Bill Luckin (eds.), *Accidents in History: Injuries, Fatalities and Social Relations*, Amsterdam | Atlanta, Rodopi, 1997,

Dit specifieke gebruik van foucaultiaanse machtsmechanismen door technisch onderlegd staatspersoneel kan omschreven worden als *technocratisch*. Dat is geen verwijzing naar de historische sociale bewegingen die in de jaren 1920 en 1930 in de Verenigde Staten en Duitsland een kortstondig bestaan hebben geleid,<sup>131</sup> maar technocratisch met een kleine t, als een verwijzing naar bepaalde kenmerken van politieke regimes. Miguel Angel Centeno publiceerde hierover in 1993 een briljante analyse. Technocraten werden vaak omschreven als “state personnel that has received scientific, technical, or managerial training in elite institutions, such as the French *grandes écoles*.” Centeno trok het begrip echter open en definieerde technocratie als:

The administrative and political domination of a society by a state elite and allied institutions that seek to impose a single, exclusive policy paradigm based on the application of instrumentally rational techniques.<sup>132</sup>

Simpel gesteld: een regime was technocratisch als het beleid niet gericht was op maatschappelijke waarden en de politieke belangen die daarmee verbonden waren (bijvoorbeeld welvaart van de bevolking), maar van politieke middelen doelen op zich maakte (bijvoorbeeld een begroting in evenwicht), zodat de echte waarden en belangen verdwenen achter een technisch mistgordijn.

Centeno benadrukte daarbij dat technocratie als een ideaaltypisch begrip moest gezien worden. Regimes waren nooit honderd procent een technocratie, maar soms in min of meerdere mate gekenmerkt door technocratische kenmerken. De technische graad werd bepaald door (a) de penetratie van technocratische elites in de top van de staatsadministratie, (b) de mate waarin instellingen gedomineerd door zulke personen politiek gewicht verwierven, en (c) de mate waarin het beleid voortgebracht door deze personen en instellingen een neiging vertoonde tot technocratische methodes en interpretaties. Centeno benaderde technocratieën dynamisch. Hoe ontstonden ze? Hij duidde vijf omstandigheden aan die konden leiden tot een verhoogde aanwezigheid van technocratisch beleid:

1. De complexiteit van taken uit te voeren door het regime, dit verhoogde het belang en de invloed van technisch geschoolde ambtenaren.
2. De mate waarop het regime zichzelf probeerde te legitimeren door verwezenlijkingen als criteria te hanteren. Om deze verwezenlijkingen te realiseren was technisch personeel nodig.
3. Institutionele autonomie van staatsinstellingen die geassocieerd werden met deskundigen.

p. 246.

<sup>131</sup> Frank Fischer, *Technocracy and the politics of expertise*, Londen, Sage, 1990, 387 p. ; Stefan Willeke, 'Die Technokratiebewegung in Deutschland zwischen den Weltkriegen', *Technikgeschichte*, lxii, 1995, nr. 3, p. 221-246 ; Jeffrey Herf, 'The Engineer as Ideologue. Reactionary Modernists in Weimar and Nazi Germany', *Journal of Contemporary History*, xix, 1984, nr. 4, p. 631-648.

<sup>132</sup> Miguel Angel Centeno, 'The New Leviathan. The Dynamics and Limits of Technocracy', *Theory and Society*, xxii, 1993, 3, p. 314.

4. Stabiliteit van het regime. Snelle opeenvolging van zwakke regeringen liet een politiek vacuüm open dat door technische ambtenaren kon worden opgevuld.
5. Positionering op wereldvlak. Internationale evoluties vertaalden zich vaak in technische realisaties, cf. de internationale verkeersverdragen.<sup>133</sup>

Het verkeersreglement zoals het vanaf de jaren 1930 werd uitgewerkt kon een plaats verweren in de maatschappij precies omdat het technocratisch van aard was. Het was niet gericht op het realiseren van morele doeleinden, zoals het garanderen van de veiligheid van de bevolking op de openbare weg of het handhaven van de esthetiek en integriteit van het openbare landschap, maar op het waarmaken van een technische doelstelling, de efficiëntie maximaliseren van de verkeersstromen. Als dusdanig maakte het van verkeer, dat een middel was voor de bevolking om van een punt a naar een punt b te geraken, een doel op zichzelf. Deze technocratische aanpak kon er komen en zich handhaven precies omdat er geen stelling werd genomen in de grote maatschappelijke debatten voor of tegen de automobiel. De ware aard van het automobielerverkeer, de betekenis ervan voor de samenleving en de effecten ervan op de levens van de bevolking werden als het ware verdonkeremaand doordat de technocratische aanpak hen negeerde. Het was niet dat de technici blind waren voor de zegeningen van de automobiel of de horreur van de verkeersongevallen, het interesseerde hen gewoonweg niet. Of om correct te zijn, het interesseerde hen wel maar enkel in zoverre het kon ingepast worden in en ondergeschikt gemaakt aan een beleid dat de efficiëntie van het verkeer vrijwaarde en zo veel mogelijk stimuleerde. De sluimering waarin het verkeersdebat werd gedompeld in 1934 zou meer dan een kwarteeuw aanhouden, tot in de tweede helft van de jaren 1960 het land langzaam maar zeker ontwaakte en Koning Auto opnieuw in vraag begon te stellen.

<sup>133</sup> Centeno, 'The New Leviathan', p. 316-26.



## Conclusies

Het verschijnen van automobielen op de Belgische openbare wegen vanaf de jaren 1890, en de specifieke snelheidscultuur die met het automobilisme gepaard gingen noodzaakten de weggebruikers om over te schakelen van een reactief naar een anticipatief verkeersgedrag. Het automobiliseringsproces maakte het aldus nodig om een nieuwe set van afspraken te maken met betrekking tot het nieuwe fenomeen van de circulation of verkeer: het zogenaamde verkeersreglement. Het besluitvormingsproces dat leidde tot het opstellen van zo een reglement en tot een aantal maatregelen om greep te krijgen op het automobiliseringsproces vormt het onderwerp van dit onderzoek. De overheid, die het beheer over de openbare ruimte in handen had, speelde een centrale rol in deze besluitvorming, maar was niet de enige actor in dit proces. We onderscheidden automobielgebruikers, automobilistenorganisaties en automobielpers, andere weggebruikers en algemene pers, lokale overheden, staatsadministraties, parlement en regering. De overheid stond in haar automobiliseringsbeleid tussen twee polen, automobilisering was tegelijk een economische opportuniteit en een bedreiging voor de openbare orde. Er moesten tegengestelde belangen verzoend worden in een reglement dat bovendien moest kunnen gelegitimeerd worden tegenover het algemene belang. We onderzochten de eisen en belangen van de betrokken actoren en hun rol in de (al dan niet) totstandkoming van een automobielbeleid, voornamelijk aan de hand van hun discours in publicaties, periodieken en verslagen van de overheid.

Eerst werden twee voorlopers onderzocht: een aantal wetgevingen, zoals de police du roulage, die voorafging aan de verkeerswetgeving en waar deze gedeeltelijk op voortbouwde, en het cyclisme, een beweging waar het automobilisme gedeeltelijk uit voortkwam. Vier soorten wetgeving werden geanalyseerd als voorlopers van de verkeerswetgeving: de wegenwetgeving of *police de la voirie*, waarbinnen een evolutie plaatsgreep van een beleid gebaseerd op eigendom naar een beleid gericht op controle, met de Stadswegenwet van 1844 als kantelmoment ; de transportwetgeving of *police du roulage*, die door de tijdgenoten onrecht werd gezien als de eigenlijke voorloper van de Verkeerswet, het gezag over het verkeer was immers in handen van de burgemeesters ; de treinreglementen die in zoverre ze greep probeerden te krijgen op het gedrag van de treinreizigers een eerste experiment in disciplinaire macht waren ; en de fietsreglementen die de directe voorlopers waren van de Verkeerswet.

Het cyclisme was de directe voorloper van het automobilisme. Deze beweging ontstond in 1869 in de vorm van enkele sportclubs waarbinnen een handvol durfals hun hobby beoefenden. Vele van de vroege automobilisten hadden een verleden als fietser. De cultuur van *sporting* en *touring* die het cyclisme kenmerkte namen ze mee naar hun nieuwe liefhebberij. In maart 1895 werd de Touring Club de Belgique opgericht, die zich richtte op het nieuwe publiek van de midden- en lagere burgerij die zich in het begin van de jaren 1890 massaal op het fietstoerisme had gegooid. De nieuwe fietsersvereniging stak al na enkele jaren de in 1889 (her)opgerichte Ligue Vélocipédique Belge voorbij, die als koepel van lokale fietsclubs moeilijk de overgang kon maken naar individueel lidmaatschap. De Touring Club, die nog voor het einde van de eeuw aan een lange bocht begon van cyclisme naar automobilisme, groeide uit tot een maatschappelijk fenomeen als een van de grootste ledenorganisaties van het land, met bijna tachtigduizend leden aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog. Binnen het cyclisme ontstond in 1891 ook de eerste drukkingbeweging voor betere wegen, de Ligue Nationale pour l'Amélioration des Routes.

Het automobilisme was aanvankelijk een zaak voor een rijke elite met minder dan duizend automobilisten vóór 1900 tot meer dan zestienduizend vóór de Eerste Wereldoorlog, nog hoofdzakelijk geconcentreerd in de grote steden, vooral in Brussel dat in 1900 een derde van de Belgische automobielen en moto's herbergde. Naast Brussel was ook nog Luik van belang binnen de automobielenindustrie, voornamelijk dankzij zijn sterke motorfietsindustrie. Uit een verkeerstelling in 1908 bleek dat automobielen en moto's vijf procent uitmaakten van het verkeer op de rijkswegen. Germain, de Belgische versie van het Franse topmerk Panhard & Levassor, en het Franse merk van kleine wagens de Dion-Bouton waren de best verkochte merken. De helft van het Belgische wagenpark bestond uit productie van eigen bodem, maar de Belgische automobielfabrieken konden niet op tegen de stijgende massaproductie, en verdwenen vrijwel alle in de loop van de jaren 1920.

Naast een nieuwe industrietak met groot potentieel was het automobilisme van de Belle Époque boven alles een sociale praktijk, nog sterk hedonistisch gekleurd en diep ingebed in het mondaine leven van de rijke toplagen van de bevolking. De grote internationale wedstrijden kregen veel publieke belangstelling, tot ze in 1903 door de vele ongevallen tijdens Parijs-Madrid werden afgeschaft. In eigen land verwierf het Circuit des Ardennes, de eerste automobielenwedstrijd op gesloten circuit, tussen 1902 en 1907 een zowat legendarische status. Daarnaast was automobielenrijden overwegend een kwestie van *touring*, van de kleine daguitstappen in groep, al dan niet met *steeple-chase* of *rallye-ballon* inbegrepen, tot de grote intercontinentale raids zoals deze van de baronnen de Crawhez naar de Sahara. Tegelijk illustreerden de eerste utilitaire toepassingen van het automobilisme, bijvoorbeeld bij dokters op het platteland, hoezeer de komst van de automobiel de heersende sociale praktijken kon transformeren.

De netwerken die onstonden tijdens de internationale bijeenkomst van automobilisten ter gelegenheid van Parijs-Bordeaux leidden in het najaar van 1895 tot de oprichting van een automobiellclub in België. Ondernemer en duizendpoot Charles Craninckx stapte in het automobilisme en sprak een kennis in de welerwereld aan, graaf Fernand de Villegas de Saint-Pierre Jette, om een Belgische automobiellclub te stichten. De Automobile Club de Belgique was de eerste organisatie in België die zich expliciet en exclusief tot doel stelde het gebruik van de automobiell te bevorderen. Deze uitdrukkelijk als een eliteclub geconcipeerde vereniging kon zich handhaven dankzij de zeer hoge maatschappelijke posities van haar bestuursleden, wier netwerken tot aan het koningshuis reikten, en het feit dat zij de automobiellsport in handen had omdat ze op internationaal vlak als enige vertegenwoordiger van de Belgische automobiellsport werd erkend. De club was eerst en vooral een belangvereniging, zowel voor de automobiellindustrie als voor de automobiellgebruikers, en spande zich in om de zaak van de automobiell te verdedigen door intense drukking op de politieke beslissingsmilieus. De Automobile Club moest naast zich de aanwezigheid dulden van de rivaliserende Moto Club de Belgique van Jules Hansez, terwijl van binnenuit sportheld Pierre de Crawhez probeerde de macht te grijpen binnen de club.

Ook de ontluikende automobiellindustrie organiseerde zich. Onder de auspiciën van de Automobile Club, die aanvankelijk met haar *Bureau technique et commerciale* zelf had geprobeerd een commerciële activiteit te ontwikkelen, stichtte automobiellfabrikant Louis Mettewie begin 1900 de Chambre Syndicale de l'Automobile. Deze ging in 1902 de concurrentie aan met de Union et Véloce Club Bruxellois, die dat jaar haar tiende fiets- en automobiellsalon organiseerde, en slaagde erin om het automobiellsalon naar zich te trekken.

De eerste grote beleidsmaatregel die het nieuwe, gemotoriseerde verkeer aanpakte was de Verkeerswet van 1899, en het bijhorende eerste verkeersreglement. Dat was voor het eerst gevraagd door de Ligue Vélocipédique in 1892, als een maatregel om de fietspaden te beschermen en de willekeur van de lokale reglementen te vermijden. In 1896 werd een dubbel wetsontwerp aan het parlement voorgelegd: een voorstel om voor het eerst sinds de jaren 1830 een wegenfonds op te richten, en een ontwerp van een verkeersreglement waarin uitdrukkelijk ook het automobiellverkeer werd behandeld, mede geïnspireerd door het automobiellreglement van Parijs van 1893. De Verkeerswet was evenwel duidelijk geen prioriteit op de politieke agenda en werd pas in 1899 goedgekeurd, al dan niet toevallig enkele maanden na de oprichting van een nieuw drukkingsoorgaan op instigatie van de Automobile Club, de Conseil National du Cycle et de l'Automobile.

Het nieuwe verkeer overschrijdde lokale grenzen, en dus was er nood aan een uniforme verkeersregeling voor het hele land, daar was iedereen het over eens. Maar de Verkeerswet ging een stuk verder, en ontnam het parlement de bevoegdheid over het verkeersreglement. Voortaan besliste de regering over de inrichting van de openbare wegen. Daarbij kwam een

bondgenootschap tot stand tussen regering en automobilistenorganisaties. De technische nood aan nieuwe regels en het industriële potentieel van het automobilisme konden bij de regering op meer begrip rekenen dan bij een aantal parlementsleden, die sneller geneigd waren om het ongenoegen te verwoorden van hun achterban, in meerderheid niet-gemotoriseerde weggebruikers. Anderzijds kreeg de regering een kans om het centrale gezag te versterken ten koste van de lokale autonomie over de ordehandhaving op de wegen. Daarnaast was het uiteindelijke reglement een compromis tussen twee rivaliserende administraties, Gemeentewegen en Bruggen en Wegen.

Het verkeersreglement gold voor alle wegen, niet enkel voor de rijkswegen die door de centrale overheid werden beheerd. Het resultaat was een de facto legitimering van de auto-mobiel in de openbare ruimte. Over de grond van de zaak, of de nieuwe tuigen wel gewenst waren, is nooit een volwaardig debat geweest. Als dusdanig was de Verkeerswet meer dan louter een oplossing voor een praktisch probleem. De macht over het verkeer opende tevens de deur tot een ongebreidelde export van de stedelijke levenswijze naar de uithoeken van het land en de onderwerping van de landelijke *art de vivre*.

Het Belgische verkeersreglement was een van de eerste voorbeelden van reglementering van automobieler verkeer op internationaal vlak, na het Franse reglement dat eveneens uit 1899 stamde (en naast de afschaffing van de Red Flag Act in Groot-Brittannië in 1896). Het was echter een stuk uitgebreider, zo werd de invoering van een centraal geregistreerde nummerplaat pas twee jaar later in Frankrijk nagevolgd. Het legde voorrangsregels op zoals veralgemeend rechts rijden, bepaalde een strenge snelheidsbeperking van 30 km per uur (10 in de bebouwde kom), en legde het bezit op van lampen, een toeter en remmen.

De nieuwe verkeersmiddelen claimden impliciet een monopolie op de openbare weg, en zorgden voor onrust en verzet. Snelheid stond centraal in het verkeersprobleem, de *ivresse de la vitesse*, de zintuiglijke roes die de snelheidservaring teweegbracht en het gevoel van macht over tijd en ruimte die dat meebracht. Nadat Camille Jenatzy in 1899 voor het eerst het snelheidsrecord boven de 100 km per uur had getild, gingen de gemiddelde snelheden op de wegen fors omhoog. In 1912 werd geklaagd dat snelheden van 80 km per uur schering en inslag waren. Dat zorgde niet voor hoge aantallen verkeersdoden, de enige statistieken die er waren spraken van enkele tientallen doden bij automobielongevallen, ongeveer een tiende van het totaal aan verkeersdoden in 1912-1913. Niettemin was er in de perceptie van het publiek wel degelijk een continue slachtpartij aan de gang in de straten. Het conflict tussen automobilisten en hun tegenstanders was dan ook eerder dan een reactie op een aantal ongevallen eerst en vooral een sociale strijd om de openbare ruimte, een reactie op de veranderende machtsverhoudingen die de traditionele rechten van de bevolking op de openbare weg aantastten en vervingen door een monopolie van de automobilisten.

In tegenstelling tot Uwe Fraunholz, die het anti-automobiele protest analyseerde volgens de aard van de feiten, werd in het onderzoek het verzet tegen de automobiel benaderd vanuit een typologie van de betrokken actoren. Er werden vijf kanalen onderscheiden.

Er waren de niet-gemotoriseerde weggebruikers die tot directe actie overgingen, zoals stenen gooien, kabels over de weg spannen, zweepslagen uitdelen aan passerende automobielen, weigeren om automobielen te laten passeren, etc. Het gruwelijkste geval was de kabel over de weg in 1913 in Rhisnes, al vielen er gelukkig geen dodelijke slachtoffers zoals twee maanden eerder in Berlijn.

Veel meer voorkomend was dat de lokale bevolking zich probeerde te beschermen door een beroep te doen op de lokale overheden en de plaatselijke politiemacht. Lokale besturen vaardigden vaak draconische beperkende maatregelen uit. De aanpak die het meeste pijn deed aan de doodrijders was de veldwachter die verborgen in een struik langs de weg nummerplaten noteerde en een *procès-verbal au vol* uitschreef.

Soms waren er pogingen om de niet-gemotoriseerde weggebruikers te verenigen, getuige de oprichting van een Ligue des Piétons in 1906, maar zulke organisaties hebben nooit meer dan een kortstondig bestaan gekend.

De meest zichtbare vorm van verzet waren de aanklachten tegen de automobielen die voortdurend in de algemene pers verschenen, Le Soir op kop. Met in vitriool gedoopte pen- nen werden schuimbekkende artikels geschreven tegen de doodrijders, naar aanleiding van verkeersongevallen, die gedetailleerd en bloederig beschreven werden

Ten slotte was er ook weerstand tegen het oprukkende automobilisme uit de gerechtelijke wereld. Een aantal rechtbanken paste de strenge reglementen strikt toe, en maakte er geen geheim van dat ze een halt wilden toeroepen aan de doodrijders. Dit was echter niet algemeen, andere rechtbanken oordeelden dat voetgangers op de voetpaden moesten blijven, en verdeelden de schuld bij botsingen met automobielen, zelfs als het slachtoffer een kind was.

De automobilistenorganisaties bleven bij dit alles niet langs de kant van de weg staan, en ontwikkelden een aantal contrastrategieën waarbij ze zich vooral richtten naar degenen die de politieke besluitvorming beheersten: electorale acties, proberen om zoveel mogelijk politici en bewindslieden in hun kamp binnen te halen ; politieke acties, voornamelijk lobbying bij de politieke besluitvormers ; preventief oprichten van eigen verenigingen om problemen op de wegen op te vangen ; en politiek debat, commentaren op reglementen en politieke plannen, eigen alternatieve voorstellen en publieke oproepen.

De krachtigste aanval op het automobilisme was het voorstel voor een *Loi de l'automobilisme*, waarbij het parlement (meer bepaald de Senaat) fungeerde als katalysator voor het anti-automobilistische verzet vóór de Eerste Wereldoorlog. De Automobilismewet richtte zich naar de donkere kant van het automobilisme, de ongevallen, de schade, de misbruiken en

vluchtmisdrijven van de kant van de automobilisten, en de angst bij de bevolking die zuchtte onder de gemotoriseerde terreur. De Automobilismewet maakte geen gebruik van reglementaire bepalingen, maar beriep zich op juridische begrippen zoals (burgerlijke) aansprakelijkheid, en probeerde het probleem aan te pakken door gerechtelijke vervolging en hoge schadevergoedingen als een zwaard van Damocles boven het hoofd van de automobilisten te laten hangen, en door slachtoffers van automobielongevallen te helpen en degelijk te vergoeden. De automobilistenorganisaties begrepen de achtergrond van de voorstellen zeer goed, en bestreden hen bitter en heftig. Prosper Hanrez stelde aan de Senaat voor om automobieleigenaars altijd aansprakelijk te maken bij ongevallen, ongeacht of ze een fout of verkeersovertreding hadden begaan. Het voorstel van Charles Magnette een jaar later breidde dat nog aanzienlijk uit, en introduceerde de dubbele schadevergoeding, het rijverbod, en de oprichting van een centrale compensatiekas voor slachtoffers. Alexandre Braun zag dan weer in de verantwoordelijkheid-zonder-fout in deze voorstellen een nieuwe toepassing van de juridische risicetheorie, die al eerder onder meer in de Arbeidsongevallenwet van 1903 was toegepast geworden.

De automobilistenorganisaties reageerden bijzonder negatief en organiseerden het verzet, geconcentreerd rond een eigen voorstel om een rijbewijs in te voeren, naar voren geschoven als een alternatief voor de aansprakelijkheid zonder fout. In het parlement kwam het tot een lange en bitse discussie, zowel in de Senaat als in de Kamer, waar Pieter Daens het in radicale bewoordingen tegen de doodrijders opnam. De Senaat wijdde in 1909 niet minder dan acht zittingsdagen aan het debat en hernam de discussie nog eens bij de tweede stemming, het langste en diepstgravende debat dat in België ooit is gevoerd rond de automobilisering. Het debat ontaardde echter al snel in een juridische causerie over de toepassing van de risicetheorie. Tijdens een rommelige eindstemming werden enerzijds de technische controle en het vluchtmisdrijf aan de voorstellen toegevoegd, maar de kern ervan, de aansprakelijkheid zonder fout, werd door een nipte meerderheid weggestemd. Opvallend was dat de stemming niet langs partijpolitieke scheidingslijnen verliep. De regering, die steeds tegen de voorstellen gekant was geweest, maakte daarna ijskoud een einde aan het debat door te verhinderen dat de Kamer het door de Senaat doorgestuurde ontwerp in behandeling nam.

De Eerste Wereldoorlog zorgde voor een algemene stilstand van de automobilisering, en dat gedurende bijna zes jaar. Maar de automobiemarkt herstelde snel, en kende in de loop van de jaren 1920 een steile groei. Het aantal motorvoertuigen steeg tot boven de honderdduizend in het midden van de jaren 1920 en overschreed de driehonderdduizend aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog. Personenwagens vormden ongeveer de helft van het wagenpark, daarnaast was de opkomst van bussen en camions, en vooral van bestelwagens opvallend. Daarmee brak de automobilisering door en werd het gemotoriseerd verkeer

dominant op de openbare weg. In 1927 werden er op de grote wegen drie maal meer automobielen geteld dan paardengespannen, en het aandeel van de laatste was in 1938 gedaald tot minder dan vijf procent. Opvallend was dat dit vooral te wijten was aan een globale toename van de verkeersdrukte, die ongeveer vervijfvoudigde tussen 1908 en 1938, het absolute aantal gespannen begon pas in de jaren 1930 te dalen. De automobiel werd de standaard onder de vervoermiddelen, maar kon niettemin zijn hedonistische oorsprong niet verbergen: op een mooie zondag in de zomer reden er ettelijke malen meer automobielen en motorfietsen rond dan op een gemiddelde weekday.

In dezelfde periode werd de automobiel een fiscale melkkoe, met steeds toenemende belastingen op de aankoop en het bezit van een automobiel, en vooral op de import en verkoop van benzine. In het begin van de jaren 1930 kwam tot een tiende van de jaarlijkse staatsinkomsten uit automobielenbelastingen voort. De tarieven lagen dermate hoog dat knikken in de statistieken van de automobielerkoop schijnbaar konden gekoppeld worden aan wijzigingen in de automobielfiscaliteit. De Belgische automobielfabrieken konden zich amper handhaven tegenover de buitenlandse concurrentie, vooral de Amerikaanse import overspoelde het land. Het legendarische Minerva ging een eerste maal failliet in 1934. De Amerikaanse invasie had echter ook een positieve keerzijde. Eerst Ford in 1922, kort daarop gevolgd door General Motors, openden Belgische filialen, zogenaamde assemblagebedrijven, waarbij in de Verenigde Staten geproduceerde onderdelen werden verscheept en in de Belgische vestigingen tot volledige onderdelen werden gemonteerd. De Belgische regering zag de voordelen hiervan in en sloot in 1935 een handelsverdrag met de Verenigde Staten dat de deur opent voor een assemblage-industrie.

De automobilistenorganisaties kwamen in de tussenoorlogse periode in een paradoxale situatie terecht: hun ledentallen werden steeds massaler maar de verhouding met het aantal automobielen steeds kleiner, de automobiel werd steeds belangrijker maar het voornaamste effect was steeds meer belastingen, en er kwamen steeds meer belangenorganisaties die in steeds meer commissies bij het beleid werden betrokken maar dat leek enkel te leiden tot steeds meer regels en steeds minder vrijheid. Toch mochten de organisaties niet klagen, de doorbraak van de automobiel ging gepaard met een definitieve erkenning. Minister van Openbare Werken Edward Anseele formuleerde in 1920 helder de doctrine die de overheid zou blijven volgen: automobielen en autowegen waren nuttig voor de economie van een land, en derhalve was het de plicht van de overheid om deze te steunen.

Keerzijde van de stijgende automobilisering was natuurlijk een evenredige toename van de verkeersongevallen. Vanaf 1926 begon de overheid eindelijk statistieken bij te houden, zij het op maat besteld door de automobilistenorganisaties. Hieruit bleek dat het aantal verkeersongevallen sterk steeg, zodat ze in de jaren 1930 doodsoorzaak nummer een werden, maar min of meer in verhouding met de groei van het automobielpark. De meeste ongeval-

len gebeurden tussen automobielen onderling, maar de meeste slachtoffers vielen bij botsingen met voetgangers.

De toename van het automobielerverkeer en van de verkeersongevallen maakten dat de kwestie snel opnieuw op de politieke agenda verscheen. In 1920 werd een eerste gemengde commissie opgericht, met ambtenaren en automobilisten rond de tafel, die de minister moest adviseren. Het voorstel om een rijbewijs in te voeren lag op tafel, maar dat werd door de commissie meteen afgevoerd. In plaats daarvan werd, in navolging van Frankrijk, voorgesteld om de snelheidsbeperking af te schaffen en te vervangen door een algemene regel die voorschreef dat een bestuurder in staat moest zijn om een voertuig te besturen, en voorzichtig moest rijden. Daaraan werd een reeks medische eisen gekoppeld, maar een poging om effectief een medische proef in te voeren stuitte op hevig verzet. Wel werd het rijverbod, onder meer na dronken rijden of na vluchtmisdrijf, in 1924 ingevoerd als gerechtelijke strafmaatregel.

In het begin van de jaren 1930 werd een nieuw parlementair offensief ingezet, net als in 1909 werd opnieuw het rijbewijs als voorstel op tafel gelegd, en werd een nieuwe Verkeerswet gestemd door de Senaat, en ook nu weer werd het wetsvoorstel in de Kamer netjes *encommissionné*. Toch bevatte het Senaatsvoorstel een aantal vernieuwende maatregelen, die later alsnog gerealiseerd werden, zoals de technische keuring, verplichte verzekering, verkeerspolitie en minnelijke schikking.

Verdergaande repressieve maatregelen dan het rijverbod kregen dus geen kans in de tussenoorlogse periode. In plaats daarvan oriënteerde de overheid haar inspanningen in een meer preventieve richting, deze van de verkeersopvoeding, hierin enthousiast gesteund door de automobilistenorganisaties. Deze vonden immers dat niet het toenemende automobielerverkeer het probleem was, maar het onvermogen van de voetgangers om hiermee om te gaan, de *éducation du piéton* was dan ook de hoogste prioriteit inzake verkeersbeleid. Met verkeersweken, de verspreiding van honderdduizenden verkeersfolders in de scholen, bioscoopfilms, radiouitzendingen, lezingen, tentoonstellingen en zowaar een antilawaaiweek werd geprobeerd om de *code du piéton* ingang te doen vinden bij de bevolking. In 1932 werd deze aanpak geofficialiseerd door de oprichting van de Dienst van het Wegverkeer.

Dit was nog overwegend de morele strategie. Morele maatregelen spraken de individuele automobilist aan, en probeerden zijn of haar gedrag te beïnvloeden, meestal door te dreigen met een straf als de verkeerde keuzes werden gemaakt. De technische strategie daarentegen probeerde een systeem te creëren waarin de automobilist moest meedraaien, volgens regels die vastgelegd waren los van zijn of haar voorkeuren en individuele situatie. Begin jaren 1930 werd resoluut deze richting ingeslagen.

Een noodzakelijke voorafgaande stap in de richting van een modern verkeerssysteem was de aanwezigheid van een modern wegennet. De uitdaging was om het bestaande



wegennet geschikt te maken voor gemotoriseerd verkeer. Vóór de Eerste Wereldoorlog hadden de automobilistenorganisaties geijverd voor steenwegen (wegen met steenslag verhard) eerder dan voor kasseiwegen, omdat de mechanisch gevoelige voertuigen slecht het geschok op de robuuste kasseien konden verteren. Maar wegen met steenslag bleken allerminst een goede oplossing. Behalve het enorme stofprobleem dat zij veroorzaakten, bleek de steenslag geen weerstand te bieden tegen het zuigefect van de wielen van de automobielen. In navolging van voornamelijk de Verenigde Staten werden door de administratie enkele proeven genomen met het aanbrengen van een teerlaag.

Na de Eerste Wereldoorlog kon de noodzaak om het wegennet te transformeren niet langer genegeerd worden. De wegentechnologie was voldoende gevorderd om asfalt nu als een volwaardige wegbedekking te gebruiken. Maar de Belgische betonindustrie zette een tegenoffensief in en beweerde dat de grote wegen overwegend in beton werden (heraan)gelegd. Belangrijker was de kwestie van de financiering. Naarmate de opbrengst van de automobielenbelasting bleef stijgen, en het economische belang van de nieuwe transportwijzen steeds duidelijker werd, groeide ook de politieke bereidheid om budgetten vrij te maken. In 1928 werd voor het eerst sinds 1896 opnieuw een Bijzonder Wegenfonds ingericht, maar niet nadat de automobilistenorganisaties vergeefs hadden geprobeerd om het wegenbeleid in handen te krijgen. Het wegenfonds van 1928 was het kantelmoment van de moderne Belgische wegen-geschiedenis, het beginpunt van een nieuw tijdperk van massale investeringen in de landwegen dat meer dan een halve eeuw zou aanhouden. In de volgende zes jaren werd ongeveer de helft van de rijkswegen heraangelegd. Zonder veel discussie werd daarna in 1933 een tweede wegenfonds van nogmaals zes jaar goedgekeurd.

Maar daar eindigde het niet. In het begin van de jaren 1930 waarde het spook van de autowegen door Europa. Wegen die exclusief voor gemotoriseerd snelverkeer werden voorbehouden waren efficiënt en misschien zelfs goed voor de veiligheid, maar bovenal erg duur. In een zo dichtbevolkt land als België waren automobilistenorganisaties, regering en ambtenaren terughoudend, al werden er in de jaren 1920 en 1930 vele spectaculaire ontwerpen gelanceerd. De wegenadministratie vroeg weliswaar nieuwe hoofdwegen, maar dat hoefden geen autostrades te zijn. Maar een nieuwe generatie van jonge ingenieurs was wel overtuigd om deze iconen van de moderne tijd te realiseren, onder invloed van de wegenpolitiek van het Duitse Nazibewind, en zocht en vond de symbiose met de keynesiaanse politiek van de regering Van Zeeland, die massaal middelen pompte in openbare werken. Brussel-Oostende werd opgestart, naast nog enkele kleinere weggedeelten. Lokale protesten tegen de nieuwe *Chineesche muur* die de Vlaamse dorpen zou doormidden snijden haalden niets uit, maar de crisis van de late jaren 1930 wel, de budgetten voor autowegenbouw werden opnieuw aanzienlijk verlaagd. Tegen 1940 waren amper dertig kilometer autostrade aangelegd.

De spoorwegen zagen dit alles met lede ogen aan, en eiste de opbrengsten van de automobielbelastingen op omdat deze hen valse concurrentie zouden aandoen. Tussen *le rail* en *la route* brak in de vroege jaren 1930 een strijd uit die bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog nog lang niet afgelopen was.

Wegenaanleg was één zaak, relevanter voor het verkeersbeleid was de inrichting van deze wegen met instrumenten die een controle op het verkeer moesten toelaten. Dat was wat hier de technische strategie werd genoemd: de transformatie van de openbare wegen middels enerzijds verkeersregels en anderzijds signalisatie op de wegen zelf tot een verkeerssysteem ontstond dat zijn eigen interne logica volgde.

De problemen met het moderne verkeer manifesteerden zich het eerst in de hoofdstad, in de vorm van opstoppen, ongevallen, nood aan parkeerruimte, enzovoort. De maatregelen die in Brussel werden genomen waren vaak de eerste in het land, zodat de hoofdstad in de jaren 1920 fungeerde als verkeerslaboratorium. Reeds vóór de Eerste Wereldoorlog waren in Brussel verkeersagenten op de kruispunten geplaatst, en was hier en daar eenrichtingsverkeer ingevoerd, later kwam daar ook nog *le système giratoire* (ronde punten) bij. Vanaf 1920 werd geëxperimenteerd met oversteekplaatsen voor voetgangers. Vanaf 1921 werden geleidelijk aan parkeerfaciliteiten toegestaan, en begon de transformatie van onze steden in automobielwoestijnen. Vanaf 1925 verschenen de eerste verkeerslichten, die ikonen van het moderne verkeer, in het Brusselse straatbeeld, al snel gevolgd door wegmarkeringen en snelheidsborden.

De straten van Brussel dicteerden mee het ritme van de herzieningen van het nationale verkeersreglement, maar er was eveneens een grote invloed van de internationale verkeersverdragen in deze periode, opgesteld door internationale commissies waarin door Belgen invloedrijke posities werden bekleed. Maar bovenal werd de verkeersreglementering een steeds technischer zaak, waarin ingenieurs van de wegenadministratie een steeds belangrijkere rol gingen spelen. De oprichting van de Dienst van het Wegverkeer, die de herziening van het verkeersreglement als opdracht kreeg toegewezen, was hierbij een beslissend moment. Het door deze dienst voorbereide verkeersreglement van 1934 was een waterscheiding in het verkeersbeleid. Op systematische wijze werd hierin een controlebeleid voor het verkeer van begin af heropgebouwd, waarbij de contouren van een foucaultiaans disciplinair systeem duidelijk zichtbaar werden. Een systeem ook dat duidelijk technocratische kenmerken vertoonde: voortaan primeerde niet langer de veiligheid van de weggebruiker, of de belangen van de transportindustrie, maar de efficiëntie van de verkeersstromen zelf.

# Bronnen en literatuur

## Archieven en collecties

---

### *Algemeen Rijksarchief (Brussel)*

<http://arrow.arch.be/ddd/conseilN.html>: Notulen van de ministerraad, 1916-1940

BE ara T.184: Koninklijke besluiten betreffende Bruggen en Wegen

BE ara T.185: Ministeriële besluiten betreffende Bruggen en Wegen

BE ara T.39: Bruggen en Wegen

BE ara I.350: Douane en Accijnzen

BE ara T.25: Papiers Pierre Forthomme

BE ara T.463: Papiers d'Ursel

BE ara I.203: Papieren Hendrik de Man

BE ara T.13: Papieren Joris Helleputte

Centrale dossiers 9, 69, 389-390, 3975, 4349, 4447, 4451, 4459-4460, 4471, 4595, 4616, 6011-6012

### *Amsab-Instituut voor Sociale Geschiedenis (Gent en Antwerpen)*

BE amsab 323: ATB Natuurvrienden, afdeling Gent en omgeving

BE amsab 577: Jeugddienst Arbeiderstoeristenbond (ATB) De Natuurvrienden Antwerpen

BE amsab 94: Archief Hendrik de Man

### *Archief en documentatiecentrum voor het Vlaams-nationalisme (ADV N) (Antwerpen)*

BE advn AC453: Archief Vlaamse Toeristenbond | Vlaamse Automobilistenbond (VTB/VAB)

### *Koninklijke Automobiëclub van België (Brussel)*

BE racb Verslagboeken Comité directeur

BE racb Verslagboeken Conseil d'administration

### *Koninklijke Belgische Wielerbond (Brussel)*

Bibliotheekcollectie

### *Mundanéum (Mons)*

BE mund RUD: Répertoire universel de documentation

BE mund MIP: Musée International de la Presse

BE mund HLF: Archive Henri La Fontaine

### *Stadsarchief Brussel*

BE sab Fonds Fauconnier

### *Universiteit Gent*

BE ugent BIB.176.E.6: Diverse brochures

BE ugent CVB: Collectie Vliegende Bladen<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Bevat tevens een gedeelte van het archief van de Automobile Club des Flandres en van haar secretaris Arnold Vander Haeghen.

## Gepubliceerde bronnen (serieel)

---

Het jaartal achteraan refereert aan het oudste nummer dat werd gevonden. De uitgever werd enkel vermeld wanneer dat relevant werd geacht.

- Almanach du Peuple*. Brussel, Le Peuple, 1888.  
*Almanach royal officiel de Belgique*. Brussel, 1840.  
*Annales des travaux publics de Belgique*. Brussel, Ministère des Travaux Publics, 1843.  
*Annales parlementaires de Belgique. Chambre des représentants | Parlementaire Handelingen. Kamer van Volksvertegenwoordigers*. Brussel, 1848.  
*Annales parlementaires de Belgique. Sénat | Parlementaire Handelingen. Senaat*. Brussel, 1848.  
*Annuaire de la Ligue Vélocipédique Belge*. Brussel, 1892.  
*Annuaire de la noblesse belge*. Brussel, 1895.  
*Annuaire de la noblesse de Belgique*. Brussel, 1847.  
*Annuaire de l'Automobile Club anversoïse*. Antwerpen, 1908.  
*Annuaire de l'Automobile Club de Belgique*. Brussel, 1898.  
*Annuaire de l'Automobile Club des Flandres*. Gent, 1907.  
*Annuaire de l'Automobile Club des Flandres. Section de Bruges*. Gent, 1910.  
*Annuaire de l'automobilisme | (1912) Manuel de l'automobilisme*. Brussel, Touring Club de Belgique, 1907.  
*Annuaire de route de la Fédération belge des Automobile-Clubs provinciaux*. Brussel, 1922.  
*Annuaire du Cercle privé du Royal Automobile Club de Belgique*. Brussel, 1928.  
*Annuaire du Moto-club de Belgique*. Brussel, 1901.  
*Annuaire du Touring Club de Belgique*. Brussel, 1896.  
*Annuaire général de la vélocipédie [de l'automobile] et des industries qui sy rattachent*. Parijs, Thévin & Houry, 1892.  
*Annuaire général de l'automobile et des industries qui sy rattachent*. Parijs, Thévin & Houry, 1898.  
*Annuaire général de l'automobilisme belge*. Brussel, 1902.  
*Annuaire statistique de la Belgique et du Congo belge*. Brussel, 1870.  
*Auto Transport. Organe de Défense du Camion Automobile en Belgique*. Brussel, 1923.  
*Automobile club ardennais*. Charleville, 1921.  
*Automobilisme-Motocyclisme | (1930) Auto- en Motorleven*. Antwerpen, Vlaamse Automobilistenbond, 1929.  
*BATIR. Revue d'architecture*. Brussel, 1932.  
*Belgique auto | (1930) Belgique Echo*. Brussel, 1929.  
*Bijvoegsel bij het Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden*. Gorinchem, 1814.  
*Bulletin administratif de la Ville de Liège*. Luik, 1837.  
*Bulletin communal de la Ville de Bruxelles*. Brussel, 1844.  
*Bulletin de la Commission centrale de statistique*. Brussel, 1826.  
*Bulletin de la Société belge des Ingénieurs et des Industriels*. Brussel, 1920.  
*Bulletin de l'Association des Conducteurs des Ponts et Chaussées de Belgique*. Brussel, 1913.  
*Bulletin de l'Automobile Club Anversoïse*. Antwerpen, 1921.  
*Bulletin de Statistique*. Brussel, Nationaal Instituut voor de Statistiek, 1919.  
*Bulletin des Lois de la République française*. Parijs, 1795.  
*Bulletin officiel de la Chambre Syndicale des Constructeurs de l'Automobile et du Cycle de Belgique*. Brussel, 1937.  
*Bulletin officiel de la Chambre Syndicale du Commerce Automobile en Belgique*. Brussel, 1949.  
*Bulletin officiel de la Fédération Motocycliste de Belgique | (1930) F.M.B. Bulletin officiel | B.M.B. Officieel Weekblad*. Brussel, 1922.  
*Bulletin officiel du Royal Automobile Club de Belgique | (1928) Royal Auto*. Brussel, 1920.  
*Bulletin officiel du Touring Club de Belgique | (1932) Revue du Touring Club de Belgique*. Brussel, 1895.  
*Bulletin trimestriel publié par le Bureau de la statistique centrale*. Brussel, 1914.

- Catalogue général du commerce automobile de Belgique* | *Algemene catalogus van de Belgische automobiellhandel*. Brussel, Comaube, 1953.
- Chronique des travaux publics*. Brussel, 1876.
- De Auto*. Brussel, Libertas, 1925.
- De Auto Practijk*. Antwerpen, 1923.
- De Toerist* | (1926) *Toerisme*. Antwerpen, Vlaamse Toeristenbond, 1922.
- Documents parlementaires de Belgique. Chambre des représentants* | *Parlementaire Stukken. Kamer van Volksvertegenwoordigers*. Brussel, 1831.
- Documents parlementaires de Belgique. Sénat* | *Parlementaire Stukken. Senaat*. Brussel, 1831.
- Englebert Magazine*. Luik, 1920.
- Exposé de la situation administrative de la Province de Luxembourg*. Luik, 1840.
- Faits et Opinions concernant l'Automobile* | (1938) *La Revue de l'A.D.I.A.* Brussel, 1934.
- Gemeentebblad van de Stad Antwerpen*. Antwerpen, 1861.
- Gemeentebblad van de Stad Gent*. Gent, 1868.
- Gesetz- und Verordnungsblatt für die okkupierten Gebiete Belgiens*. Brussel, 1914.
- Guide Europa*. Brussel, Agence Havas, 1930.
- Guide Englebert illustré pour la Belgique, la Hollande et le Grand Duché de Luxembourg*. Luik | Brussel, 1905.
- Jaarboek van den Vlaamschen Toeristenbond*. Antwerpen, 1927.
- Journal de Bruxelles*. Brussel, 1841.
- Journal officiel du Gouvernement de la Belgique*. Brussel, 1814.
- Journal officiel du Royaume des Pays-Bas*. Brussel, 1816.
- La Belgique Automobile*. Elsene | Brussel, 1899.
- La Belgique Automobile*. Luik, 1913.
- La Belgique Automobile*. Brussel, 1942.
- La Belgique Industrielle* | *La Belgique Automobile*. Brussel, 1918.
- La Bicyclette. Journal quotidien*. Brussel, 1893.
- La Chronique*. Brussel, 1869.
- La Conquête de l'Air*. Brussel, Aéro-club de Belgique, 1904.
- La Gazette*. Brussel, 1871.
- La Moto*. Brussel, 1918.
- La Motocyclette*. Brussel, 1921.
- La Motocyclette*. Tubize, 1904.
- La Revue Sportive illustrée*. Brussel, 1905.
- La Route belge*. Brussel, Union routière de Belgique, 1925.
- L'Art et la Mode*. Parijs, 1881.
- L'Auto*. Brussel, 1963.
- L'Auto pour tous*. Brussel | Luik, 1919.
- L'Autobus et l'Autocar*. Brussel, Fédération Nationale des Exploitants d'Autobus et d'Autocars, 1928.
- L'Autocar*. Antwerpen, 1897.
- L'Automobile*. Elsene, 1918.
- L'Automobile Américaine*. Brussel, 1925.
- L'Automobile belge*. Brussel, 1898.
- L'Automobile illustré*. Brussel, Bureau technique et commercial de l'Automobile-club-belge, 1896.
- L'Auto-Sport*. Brussel, 1907.
- Le Chauffeur*. Brussel, 1924.
- Le Commerce automobile belge* | *De Belgische automobiellhandel*. Brussel, FEGARBEL, 1927.
- Le Conducteur belge. Organe de la Ligue des droits des rouliers et de propriétaires de chevaux*. Brussel, 1904.
- Le Cycliste belge illustré*. Brussel, 1890-1899.
- Le Fordiste. Le journal de tous les propriétaires de véhicules Ford. Journal absolument indépendant, sans aucune connexion avec la « Ford Motor company »*. Brussel, 1923.
- Le Magazine automobile*. Brussel, 1920.
- Le Moteur*. Brussel, 1922.

- Le Petit bleu*. Brussel, Le Matin, 1894.
- Le Pneu. Revue mensuelle technique et commerciale des intérêts du caoutchouc en matière d'automobile*. Elsene, 1905.
- Le Recrutement Sacerdotal*. Parijs, 1901.
- Le Rush*. Antwerpen, 1896.
- Le Soir*. Brussel, Agence Rossel, 1887.
- Le Sport universel illustré*. Parijs, 1895.
- Le Véhicule Industriel*. Brussel, Syndicat du Véhicule Automobile Industriel, 1927.
- Le Véloce* | (1899) *Le Véloce et l'Automobile* | (1901) *L'Automobile et le Véloce* | (1902) *Automobile-Véloce* | (1909) *Automobile-Aviation*. Brussel, 1893.
- Les Transports*. Brussel, 1913.
- L'Essor automobile*. Brussel, 1924.
- L'Etoile belge*. Brussel, 1850.
- L'Evolution automobile*. Brussel, 1925.
- L'Expansion automobile*. Brussel, 1912.
- L'Illustration automobile*. Brussel, 1927.
- L'Industrie*. Brussel, 1891.
- Minerva nieuws. Maandblad voor het personeel der N.V. Minerva Motors*. Antwerpen, 1924.
- Mon auto*. Brussel, 1924.
- Moniteur belge* | (1888) *Belgisch Staatsblad*. Brussel, 1831.
- Morisons' Review*. Antwerpen, 1903.
- Moto Sport*. Brussel, 1914.
- Moto vision*. Ukkel, 1935.
- Motor Union*. Luik, 1922.
- Nos autos modernes, pratiques, économiques*. Brussel, 1909.
- Nos sports*. Brussel, 1903.
- Officiële processen-verbaal en stenografisch verslag der zittingen van den provincieraad van Oost-Vlaanderen*. Gent, 1842.
- Pasicrisie*. Brussel, 1865.
- Pasinomie*. Brussel, 1833.
- Procès-verbaux des séances du Conseil provincial d'Anvers*. Antwerpen, 1839.
- Procès-verbaux des séances du Conseil provincial de Brabant*. Brussel, 1842.
- Procès-verbaux des séances du Conseil provincial de la Flandre occidentale*. Brugge, 1836.
- Procès-verbaux des séances du Conseil provincial de Liège*. Luik, 1836.
- Procès-verbaux des séances du Conseil provincial de Limbourg*. Hasselt, 1842.
- Procès-verbaux des séances du Conseil provincial de Namur*. Namen, 1838.
- Procès-verbaux des séances du Conseil provincial du Hainaut*. Mons, 1839.
- Recueil commercial belge des industries du cycle et de l'automobile, machines à coudre et industries annexes* | (1901) *Annuaire de l'automobile, du cycle et des industries s'y rattachant* | (1908) *Annuaire belge de l'automobile et du cycle*. Brussel, 1899.
- Recueil des actes concernant les associations sans but lucratif. Annexe au Moniteur belge*. Brussel, 1920.
- Recueil des circulaires, instructions et autres actes émanés du Ministère de la justice ou relatifs à ce département*. Brussel, 1795.
- Recueils spéciaux aux actes, procès-verbaux et documents relatifs aux sociétés commerciales. Annexe au Moniteur belge*. Brussel, 1873.
- Répertoire automobile A.M.A. Adresses belges de tous les fabricants, négociants et représentants d'autos, motos, accessoires, carrossiers, outillage, garages et des industries qui sy rapportent*. Brussel, 1925.
- Répertoire général officiel des automobiles et des motocyclettes* | *Algemeen Officieel Verzamelboek der Motorwagens en der Motorwielers*. Brussel, 1911.
- Revue de la Fédération des Conducteurs d'Automobiles de Belgique*. Brussel, 1919.
- Revue Houard. Auto - moto - vélo*. Gent, 1923.
- Revue vélocipédique belge* | (1907) *Bulletin officiel mensuel de la Ligue Vélocipédique Belge*. Brussel, 1889.

*Statistique des accidents de la circulation sur la voie publique*. Brussel, Nationaal Instituut voor de Statistiek, 1962.

*Tijdschrift der Bestendige vereniging der Belgische wegencongressen | Bulletin de l'Association permanente des Congrès belges de la Route*. Brussel, 1926.

*Tous vers l'automobile*. Luik, 1921.

*Unia auto magazine*. Antwerpen, Union des usagers de la route et des assurés « Agricola », 1932.

*Unions professionnelles. Annexe au Moniteur belge*. Brussel, 1898.

*Vélo-Revue*. Sint-Gillis, 1893.

*Vooruit*. Gent, 1884.

*Vooruit's Almanak*. Gent, S.M. Het Licht, 1881.

## Gepubliceerde bronnen (niet-serieel)

---

*100 promenades pour automobilistes*. Brussel, TCB, [1908], 218 p.

*5e Salon de l'automobile. Le Livre d'Or de l'Exposition*. 1906. Brussel, S.n., 1906, 26 p.

8 juillet 1941. *Police du roulage et de la circulation. Règlement général. Verkeerspolitie....* Brussel, Moniteur belge des arrêtés ministériels et autres arrêtés des Secrétaires généraux, 1941.

*Aan de jeugd. Geschenken door de Ford Motor Co.* Antwerpen, Ford Motor Co., 1952.

*Actes du symposium automobile européen et du séminaire sur les statistiques des accidents*. Bruxelles, 9-12 décembre 1975. Luxemburg, Office des publications officielles des communautés européennes, 1977, 2 vol.

*Automobieliindustrie. Bron van welvaart, bron van zorgen? Doorlichting van een wereldindustrie*. Brussel, ABVV - Centrale der Metaalbewerkers, 1981, 2 vol.

*Automobilisten, motorrijders! Veiligheid gaat voor alles! Dit nooit vergeten*. Brussel, Dienst van het Wegverkeer, [1936], 24 p.

*Besluit van 10 Augustus 1947 betreffende de inrichting van de technische controle der automobielen*. Arrêté du 10 août 1947 relatif des véhicules automobiles. Brussel, Ministerie van Verkeerswezen, 1947, 15 p.

*Catalogue du XVme Salon de l'automobile et du cycle du 3 au 14 Décembre 1921*. Brussel, Chambre syndicale des constructeurs d'automobiles et de cycles de Belgique, 1921, 264 p.

*Catalogue officiel du sixième salon du cycle et de l'automobile, organisé au Pôle Nord, par l'Union-Véloce-Club-bruxellois, du 26 mars au 3 avril 1898*. Brussel, Union Véloce Club Bruxellois, 1898, 32 p.

*Catalogue officiel du VIIe Salon de Bruxelles. 1899. L'Automobile et le Cycle. Album illustré industriel et commercial*. Brussel, Agence-Excel, 1899, 80 p.

*Ce que doit savoir l'usager de la route et surtout l'automobiliste et Code de la route mis à jour et abondamment commenté*. Brussel, Défense fiscale et automobile, 1947, 80 p.

'Chemin de fer. Précis historique sur la construction des chemins de fer en Belgique'. In *Annales des travaux publics de Belgique*, i, 1843, p. 11-46.

*Code de la route pratique*. Brussel, Défense fiscale et automobile, 1951, 88 p.

*Code de la route*. Brussel, Défense fiscale et automobile, 1954, 196 p.

*Code de la route. Règlement général sur la police du roulage et de la circulation. Lois des 1er août 1899 et 1er août 1924. Arrêté royal du 1er février 1934 et 28 janvier 1937. Législation routière. Edition 1937*. Brussel, Moniteur belge, 1937, 175 p.

*Code de la route. Règlement général sur la police du roulage et de la circulation. Wegcode....* Brussel, Moniteur belge, 1939, 183 p.

*Code élémentaire de la circulation. Les accidents de la route. Comment ils surgissent. Comment les éviter*. Brussel, Union routière de Belgique, 1934, 31 p.

*Code Napoléon. Edition conforme à l'édition officielle*. Parijs, Collin, 1808 (4e editie), 492-lxvi p.

*Code pénal. Edition conforme au Bulletin des lois (N° 227bis) et à laquelle sont joints les articles accessoires des autres Codes et Lois, et les dates des Décrets*. Brussel, 1810, Gambier, 248 p.

- Colloque national en faveur de l'éclairage des routes. Brussel, 25 novembre 1959. Résumés. Nationaal Colloquium.... Brussel, Association belge de l'éclairage public, 1959, s.p.*
- Conférence internationale relative à la circulation des automobiles. Parijs, Impr. Nationale, 1910, 108 p.*
- Congrès Belges de la Route. IIIe congrès, Bruxelles 1935. Compte rendu des Travaux. Rapports = Belgische Wegencongressen. IIIe congrès, Brussel 1935. Verslag Over de Werkzaamheden. Verslagen. Brussel, Bestendige Vereeniging der Belgische Wegencongressen, 1935, 2 vol.*
- Congrès des routes belges. Tenu à Bruxelles au XIe Salon de l'automobile, de l'aéronautique, du cycle et des sports, le 23 janvier 1912. Compte rendu sténographique des délibérations. Brussel, Dewarichet, 1912, x-32 p.*
- Conseils aux Automobilistes. Brussel, POLSTOBB, [1925], [16 p.].*
- Conseils pour la conduite et l'entretien des Voitures "Darracq". Suresnes, A. Darracq & Cie., 1907 (4e édition), 68 p.*
- Courses automobiles. Automobile club Spa 1912. Luik, AC Spa, 1912, 47 p.*
- Critérium du 10 juin 1900. Automobile-Club Liégeois. Luik, AC Luik, 1900, 9 p.*
- Dangers de la route. Brussel, Les Taxis Verts, [ca. 1930], [28 p.].*
- De nieuwe wegcode. Brugge, Die Keure, 1954, 142 p.*
- De provincies Brabant en Limburg verrijkt door de Vlaamse Toeristenbond. Antwerpen, Vlaamse Toeristenbond, 1976, 16 p.*
- Derde Belgisch wegencongres. Brussel, 1935. Troisième congrès belge de la route. Bruxelles, 1935. Brussel, Bestendige Vereeniging der Belgische Wegencongressen, 1933, 2 vol.*
- Exposé de la situation du royaume de 1861 à 1875. Brussel, Commission centrale de statistique, 1885, 2 vol.*
- Exposé de la situation du royaume de 1876 à 1900. Brussel, Commission centrale de statistique, 1907-1912, 3 vol.*
- Exposition internationale du sport vélocipédique. Sous le Haut patronage de S.A.R. Monseigneur le Prince Albert de Belgique, organisée par l'Union et Veloce-Club Bruxellois à l'occasion du 25e anniversaire de sa fondation, 24 mars-8 avril 1894. Brussel, Union et Véloce-Club Bruxellois, 1894, 95 p.*
- Fabrique nationale d'armes de guerre Herstal. Automobiles. Herstal, F.N., [1910], 40 p.*
- Guide du mécanicien pour camion automobile à vapeur. Brussel, Vanbuggenhoudt | Etat Indépendant du Congo, 1906, 82 p.*
- Guide du vélocipédiste en Belgique. Antwerpen, Ligue Vélocipédique Belge, 1891, 147 p.*
- Guide pour coureurs et touristes. Course internationale du circuit des Ardennes. Ville de Bastogne 1903. Bastogne, Hanay-Michel, 1903, 47 p.*
- Guide Pratique du Chauffeur. Brussel, S.A. des Moteurs & Automobiles Déchamps, 1902, 224 p.*
- Handboek van de wetgeving op het wegverkeer. Teksten en commentaar. Brussel, Verenigde Verzekerden, 1958, 2 vol.*
- Handel - toerisme. Verkeer en vervoer, 1900-1961. Brussel, Nationaal Instituut voor de statistiek, [1962], 70 p.*
- Het vraagstuk der Belgische automobielenijverheid en de strijd tegen de werkloosheid. Brussel, Studiedienst van de C.C.M.B., 1950, 48 p.*
- Hoe heet dat in 't Nederlands? Comment dit-on en français? Wie heisst das auf deutsch? What do you call it in English?. [Antwerpen], Ford Motor Co. Belgium, [1956].*
- Journées internationales pour l'inspection technique des véhicules automobiles, organisées par le Groupement des organismes de contrôle automobile, à l'occasion du 25me anniversaire de sa fondation, les 11, 12 et 13 septembre 1958. Verviers, Groupement des organismes de contrôle des véhicules automobiles, 1958, 2 vol.*
- Kitabu cha shofere mzuri. Code de la route Kiswahili. Kalina | Leopoldville, Bureau de l'information pour indigènes, 1953 (2de édition), 63 p.*
- La Belgique automobile. Livre d'or de l'industrie automobile belge. Publié sous le patronage de la Chambre syndicale de Belgique. Luik, La Meuse | Chambre syndicale automobile de Belgique, 1908.*
- La coordination des transports. Brussel, Association pour la défense du rail (ASDRA), 1938, 45 p. (Publications de l'ASDRA, 8).*



- La route ou le rail? Le point de vue "piéton".* Wandre, Ligue pour la sécurité des routes et la défense de la circulation pédestre, 1936, 20 p. (Notes et documents, 1).
- L'assurance obligatoire des véhicules automobiles.* Brussel, ADIA, 1935, 35 p. (Publications de l'Association pour la défense des intérêts de l'automobile, 7).
- L'automobile en Belgique après la Guerre.* Brussel, ADIA, 1941, 43 p. (Publications de l'Association pour la défense des intérêts de l'automobile, 14).
- L'automobile et l'armée.* Brussel, Ministerie van Defensie - Service d'information et de documentation, 1950, 80 p.
- L'automobile et l'homme.* Parijs, Spes, 1968, 262 p.
- L'Automobilisme devant le Sénat.* [Brussel], [Automobile Club de Belgique], [1908], multipag.
- Le chemin de fer et l'intérêt public.* Brussel, Association pour la défense du rail (ASDRA), 1937, 68 p. (Publications de l'ASDRA, 7).
- Le code de la route. Soyons bons chauffeurs.* Kalina, Bureau de l'information pour indigènes, 1953, 71 p.
- Le Livre bleu du Chauffeur ou Tous les devoirs d'un chauffeur par un chauffeur bien connu. Traduit de l'anglais par Mr van Nuffel d'Heynsbroeck.* Brussel, Vanbuggenhoudt, 1909.
- Le rallye automobile. Sa pratique, ses plaisirs, ses techniques.* Brussel, Marabout, 1975, 210 p. (Castrol rally manual, 3)
- Les routes à l'étranger et en Belgique.* Luik, Office du tourisme, [1930], s.p.
- Les Tarifs des Chemins de fer.* Brussel, Association pour la défense du rail (ASDRA), 1937, 23 p. (Publications de l'ASDRA, 6).
- Lichten en signalen voor wegovertuigen. Tekst opgemaakt door de Commissie voor de verlichting van motorrijtuigen, CEA, van het Belgisch Nationaal Comité voor verlichtingskunde, CNBE. Ontwerp ter kritiek gepubliceerd.* Brussel, Institut belge de normalisation, 1952, 24 p.
- 'L'industrie automobile dans la CEE'. Documentation européenne. Série syndicale et ouvrière,* 1968, nr. 2, p. 1-4.
- L'industrie du verre et de la céramique et les industries des armes-cycles-motos à l'Exposition internationale de Liège 1930.* Luik, Vaillant-Carmanne, 1932, 46 p.
- Loi du 1er août 1899 portant revision de la législation et des règlements sur la police du roulage modifiée par la loi du 1er août 1924. Suivie du règlement général du 1er novembre 1924 sur la police du roulage et de la circulation.* Brussel, Bruylant, 1925, 32 p.
- Lois et arrêtés royaux ayant pour objet la police du roulage et de la circulation. Wetten en besluiten welke tot voorwerp hebben de politie van het vervoer en het verkeer.* Brussel, Guyot, 1932, 127 p.
- Mannen achter het stuur. Les Hommes de la route. Tijdschrift van de Nationale wedstrijd der wegveiligheid voor beroepsbestuurders.* Brussel, Via Secura, 1955.
- Manuel à l'usage des agents chargés de constater les contraventions à la police du roulage.* Frameries, Province de Hainaut, 1880, 46 p.
- Meeting automobile de Namur.* Namur, Automobile Club de Namur et du Luxembourg, [1911], [20 p.].
- Minerva. Sans soupapes.* [Antwerpen], Minerva, 1912, s.p.
- Motor-Union. Fondé à Arlon en 1922. Associé au Motor-Union de Liège. Statuts.* Aarlen, Motor-Union Arlon, 1922, 52 p.
- Mukanda wa chauffeur mulenga. Code de la route Tshiluba.* Kalina | Leopoldville, Bureau de l'information pour indigènes, 1953 (2de editie), 63 p.
- Nouveau code de la route.* Bergen, Poirette, 1934, 68 p.
- Onderrichtingen om het verkeersgevaar te bestrijden.* Gent, Stedelijke Jongensberoepsschool, [1942], 16 p.
- Plaquette-Souvenir cinquantième Anniversaire Œuvre royale des Automobiles pour Invalides de Guerre. Gedenkboek Vijftigste verjaring Koninklijk Werk der Automobielen voor Invaliden en Grootoorlogsverminkten.* Brussel, C.I.R., 1965, 169 p.
- Police gouvernementale et locale du roulage, de la circulation et de la voirie.* Brussel, Baertsoen, [1900], 106 p.
- Provinciale taksen op de rijwielen, de motocyclen en de automobielen. Maatregelen tot uitvoering van 10 november 1905. Taxes provinciales sur les vélocipèdes, les motocycles et les automobiles. Mesures d'exécution du 10 novembre 1905.* Antwerpen, Kennes | Provincie Antwerpen, 1905, 35 p.

- Rapport d'activité du Centre de recherches routières en 1954. Verslag over de werkzaamheden....* Brussel, Centre de recherches routières, 1955.
- Rapport du Comité permanent de la circulation routière, relatif à la signalisation routière.* Genève, Société des Nations - Commission consultative et technique des Communications et du Transit, 1928, 25 p.
- Recueil de lois et règlements pour les neuf Départemens réunies par la Loi du 9 Vendémiaire, an IV.* [Code Merlin]. Parijs, Imprimerie de la République, 1797, 2 vol.
- Règlement communal sur le Roulage et la Circulation. Gemeentelijk reglement op het Vervoer en het Verkeer.* Brussel, Stad Brussel, 1932, 49 p.
- Règlement général sur la police du roulage. Coordination des arrêtés en vigueur au 1er janvier 1948.* Brussel, Royal Automobile Club de Belgique, 1948, iv-62 p.
- Road and rail transport. Introductory report submitted by the Committee of independent experts to the International Chamber of Commerce.* Parijs, Chambre de commerce internationale, 1933, 15 p.
- Situation du marché de l'automobile en Europe, dans les pays limitrophes d'Europe et aux Etats-Unis, 1936-1937, d'après les statistiques....* Parijs, Bureau permanent international des constructeurs d'automobiles, 1937-8, 2 vol.
- Société Englebert et C°, 1877-1952. 75e anniversaire.* Luik, [Englebert], 1952, s.p.
- Statistiek van de motorvoertuigen. Toestand op 15 December 1954. Statistique ....* Brussel, Nationaal Instituut voor de statistiek, 1954, 122 p.
- Statistiek van de verkeersongevallen op den openbaren weg. Statistique des accidents de roulage et de la circulation survenus de la voie publique, 1927-1931.* Brussel, Statistique générale de la Belgique, 1929-1932, 4 vol.
- Statuts, règlements organiques. Standregelen, inrichtingsreglementen.* Brussel, Bestendige Vereeniging der Belgische Wegencongressen, 1936, 69 p.
- Stenografisch verslag. XXXXVIIIste congres der B.W.P.* Brussel, 24 en 25 december 1933. Brussel, De Wilde Roos, 1934, 171 p.
- Taxes provinciales sur les vélocipèdes, les motocycles et les automobiles. Règlements des neuf provinces et ordonnances des députations permanentes.* Brussel, Touring Club de Belgique, 1906, 104 p.
- The Highway Code.* Londen, Ministry of Transport, 1931, 14 p.
- Toeristisch auto-handboek. Reglementen en inlichtingen over auto en verkeer in België en in het buitenland.* Antwerpen, Vlaamse Toeristenbond, 1939, 92 p.
- Tourist album.* Brussel, Administration des chemins de fer, 1897, s.p.
- Traversée des villes. Plans schématiques pour automobilistes.* Brussel, TCB, [1908], s.p.
- Tweede Belgisch wegencongres. Antwerpen, 1933. Deuxième congrès belge de la route. Anvers, 1933.* Antwerpen, Bestendige Vereeniging der Belgische Wegencongressen, 1933, 2 vol.
- Vierde Belgisch wegencongres. Gent, 1938. Quatrième congrès belge de la route. Gand, 1938.* Gent, Bestendige Vereeniging der Belgische Wegencongressen, 1938.
- Vijfde Belgisch wegencongres. Brugge, 1935. Cinquième congrès belge de la route. Bruges, 1948.* Leuven, Bestendige Vereeniging der Belgische Wegencongressen, 1948.
- Voetgangers. Deze raadgevingen zijn noodzakelijk voor uw veiligheid. Leest ze en ... past ze toe!* Brussel, Dienst van het Wegverkeer, [1936], 3 p.
- Volmaakt autorijden: ons ideaal!.* Antwerpen, Drukk. Jacobs & Uitgave Grave, 1956, 50 p.
- Wegcode voor de lagere school. Toegelicht met behulp van het kleefbord. Handboek voor het onderwyzend personeel.* Lier, Via Secura, 1959, 56 p.
- Wet van den 1sten Augustus 1899 en algemeene verordening van den 27sten April 1914 op de politie van het vervoer en van het verkeer.* Brussel, Ministerie van Landbouw en van Openbare werken, 1914, 24 p.
- André, A., *Ce que tout conducteur d'auto doit connaître.* Brussel, Eigen beheer, [1930], 2 vol.
- André, A., *La mécanique automobile moderne. Cours pratique complet.* Thuillies, Ramgal, 1947, 242 p.
- André, Paul, *Le régime des transports en Belgique. Réponse au projet de loi du Ministre des Transports.* Brussel, ADIA, 1934, 29 p. (Publications de l'Association pour la défense des intérêts de l'automobile, 2).
- Aucamus, E. & L. Galine, *Tramways et automobiles.* Parijs, Dunod, 1900, x-482 p.

- Backeljau, F., *Handboek voor kantonniers en politieverordeningen van de Staats-steenwegen*. Gent, Vuylsteke, 1883 (2de editie), 51 p.
- Baudhuin, Fernand, 'Le Rail contre la Route'. *Bulletin d'Information et de Documentation de la Banque Nationale de Belgique*, viii, 1933, nr. 5, p. 141-5.
- Baudhuin, Fernand, *La route et le trésor. Ce que paye l'auto et ce qu'on dépense pour elle, en 1934*. Brussel, ADIA, 1934, 20 p. (Publications de l'Association pour la défense des intérêts de l'automobile, 1).
- Baudhuin, Fernand, *Le rail, la route, l'eau. Les caractéristiques économiques des divers modes de transports en Belgique*. Brussel, ADIA, 1935, 26 p. (Publications de l'Association pour la défense des intérêts de l'automobile, 9).
- Baudhuin, Fernand, *La fiscalité automobile en Belgique. Son évolution depuis cinq ans*. Brussel, ADIA, 1937, 4 p. (Publications de l'Association pour la défense des intérêts de l'automobile, 11).
- Baudry de Saunier, Louis, *Le cyclisme théorique et pratique*. Parijs, Librairie illustrée, [1893], xii-588 p.
- Baudry de Saunier, Louis, *L'automobile théorique et pratique. Traité élémentaire de locomotion à moteur mécanique*. Parijs, L. Baudry de Saunier, 1899-1900, 2 vol.
- Baudry de Saunier, Louis, *Les recettes du chauffeur*. Parijs, Dunod, [1902], 426 p.
- Baudry de Saunier, Louis, *Éléments d'automobile*. Parijs, Ouvrages Baudry de Saunier, [1906], 184 p.
- Baudry de Saunier, Louis, *L'art de bien conduire. Une automobile, un cycle-car, une motocyclette*. Paris, Flammarion, 1921, 238 p.
- Baudry de Saunier, Louis, *Le mécanisme sexuel*. Paris, Flammarion, 1931, 156 p.
- Bayles, W.-E., *Dictionnaire anglais-français des expressions usitées dans l'emploi des vélos, motos et autos*. Parijs, Boyveau et Chevillet, [1908].
- Beckers, Jean & Jacques Van Egeren, *Traité de roulage. Commentaire pratique et juridique de l'arrêté royal du 1er février 1934*. Brussel, Larcier, 1935 (11e editie), 168 p.
- Beer, Charles, *Catéchisme des chauffeurs et des conducteurs de machines*. Luik, Association des ingénieurs sortis de l'école de Liège, 1873 (3e editie), 107 p.
- Benoit, Joseph, *La police d'assurance automobile "Tous risques". Commentaire juridique et pratique de la police R.A.C.B.* Brussel, Larcier, 1939, 155 p.
- Bidlot, E., *Cours d'automobilisme*. Charleroi, Impr. Rooux-Piette, 1924, 325 p.
- Bommier, René, *Le bréviaire du chauffeur. Anatomie, physiologie, pathologie, thérapeutique et hygiène de la voiture automobile et des motocycles*. Parijs, Dunod & Pinat, 1919 (7de ed.), xx-496 p.
- Bosschaert, L., *De wetten op de politie van het vervoer. Wetten van 1 Augustus 1899, 1 Augustus 1924 en 16 December 1935. Bijzonder toegelicht in verband met de verkeersreglementering op het gemeentelijk plan*. Kortrijk, Uitgeverij voor Gemeenteadministratie, [1951], 100 p.
- Bossut, H[enri], *Guide pratique du vélocipédiste pour les provinces de Namur, Luxembourg, Liège, une partie du Limbourg belge et du Limbourg hollandais, les Ardennes françaises et les provinces rhénanes*. Brussel, Le Cycliste belge, 1891, 128 p.
- Boterdaelen, Achille, *Nos rues au point de vue cycliste*. Gent, Buyck, 1898, 40 p.
- Bouillenne, Robert, *Code de la route schématisé*. Luik, Rapid-Press, [1950], 89 p.
- Brandner, G. de, *L'automobile de 1822 à 1835*. Brussel, Castaigne, 1898, 16 p.
- Brunet, Emile (e.a.) (eds.), *Répertoire pratique du droit belge. Législation, doctrine et jurisprudence*. Brussel, Bruylant, 1936-1967, 17 vol.
- Buls, Ch[arles], *Esthétique des villes*. Brussel, Bruylant, 1893, 41 p.
- Burger, H., *Doove automobielbestuurders. Inleiding tot de bespreking over de eischen voor de lichamelijke en geestelijke gesteldheid van den automobielbestuurder in den Geneeskundigen Kring te Amsterdam, op 9 januari 1935*. Amsterdam, Drukk. de Bussy, 1935, 13 p.
- Burny, Edmond, *Automobilisme. Mise au point. Complément de notes du cours de Edmond Burny*. Charleroi, Impr. provinciale, 1943, 57 p.
- Bury, Henri, *La taxe sur les vélocipèdes en Belgique. Etude comparative des règlements provinciaux en vue de leur unification*. Luik, Thiriart, 1901, 131 p.
- Bury, Henri, *La taxe sur les automobiles et les motocycles en Belgique. Etude comparative des règlements provinciaux*. Luik, Thiriart, 1902, 67 p.

- Buydens, Léon, 'Paradoxes sur les Règles du Roulage'. In *Recueil des Conférences*, Brussel, Fédération des Unions Professionnelles des Courtiers et Agents d'Assurances de Belgique, 1939, nr. 2, p. 33-37.
- Buyse, Cyriel, *Per auto*. Bussum, Van Dishoeck, 1913, 138 p.
- Bzowski, Roger, *De l'examen médical des chauffeurs d'automobiles....* Parijs, Vigné, 1934, 166 p.
- C.H. [Charles de la Reine], *Histoire de douze ans*. Brussel, Le Véloce, 1894-1895, s.p.
- Caenen, André, *Auto handboek. Samenvatting van reglementen, gegevens en inlichtingen over auto en verkeer*. Antwerpen, Vlaamse Toeristenbond, 1938, 95 p.
- Campus, F[ernand], *Le problème du rail et de la route*. Luik, Vaillant-Carmanne, 1934, 4 p.
- Carlier, Alfred, *L'Homme, la Route, le Rail. Histoire de la Locomotion terrestre*. Luik, Desoer, [1935], 171 p.
- Carlier, Alfred, *Histoire de la route*. Cannes, L'Imprimerie à l'Ecole, 1947, 40 p. (Bibliothèque de travail, 44).
- Carton de Wiart, Hubert, *Sur la crête des Andes en automobile. 12000 kms à travers l'Amérique du Sud de Buenos-Ayres à Caracas*. Parijs, Plon, 1938, 214 p.
- Cassart, Georges (e.a.), *L'assurance automobile obligatoire de responsabilité civile. Loi du 1er juillet 1956*. Brussel, Larcier, 1957, 318 p.
- Castiau, M[arcel], *Le rail ou la route. Résumé de l'exposé*. Brussel, Institut d'économie européenne, 1932, 10 p.
- Castiau, Marcel, *Les transports en Belgique et leur coordination*. Brussel, Comité Central Industriel de Belgique, 1935, 262 p.
- Claes, Raoul, *Louvain et ses environs. Guide de promenades*. Leuven, Union Vélocipédique Louvaniste, 1892, 203 p.
- Coart-Frésart, Paul, *La fiscalité automobile. Rapport*. Brussel, ADIA, 1937, 2 p. (Publications de l'Association pour la défense des intérêts de l'automobile, 11bis).
- Colard, Jean (ed.), *Het nieuwe automobielboek*. Antwerpen, De Techniek, 1940, 320 p.
- Cooke, Stenson, *This Motoring. Being the Romantic Story of the Automobile Association*. Londen, Automobile Association, [1931], 268 p.
- Cosyn, A[rthur], *La classification des routes en Belgique*. Brussel, Goemaere, 1902, 13 p.
- Cosyn, Arthur, *La question des routes*. Brussel, Touring-Club de Belgique, 1896-1898, 2 vol.
- Cosyn, Arthur & L. Berger, *Les plantations routières*. Brussel, Touring Club de Belgique, 1901, 76 p.
- Couvreur, G., *L'aide-mémoire de l'automobiliste à la portée de tous. Spécialement destiné comme guide aux élèves de mon cours d'automobile*. Bergen, Delporte, [1910], 71 p.
- Crawhez, Pierre de, *Les grands itinéraires en automobile, à travers l'Europe, l'Algérie et la Tunisie*. Namen, Bertrand, 1906, 380 p.
- Crouquet, Roger, *La croisière blanche. De Liège au Cap en automobile à travers l'Afrique, mai-septembre 1928*. Brussel, H. en M. Schaumans, 1928, xlii-318 p.
- Dambrink, H. A., *L'automobilisme et le droit privé. Une conférence*. Utrecht, Oosthoek, 1936, 16 p.
- De Decker, Joseph, *La responsabilité civile, la théorie du risque et les accidents d'automobiles*. Brussel, De Wit, 1911, xvi-240 p.
- de Goey, Roger, *La Question des Routes*. Brussel, H. Diez, 1892, 80 p.
- De Hovre, Edmond, *Manuel pratique pour automobilistes*. Schaarbeek, Votre Imprimeur, [1910], 16 p.
- De Laveleye, Auguste, *Histoire des vingt-cinq premières années des chemins de fer belges*. Brussel, Decq, 1862, ii-228 p.
- De Leener, Georges, *Les chemins de fer en Belgique. Leur passé, la nouvelle Société Nationale des Chemins de Fer Belges, ses perspectives*. Brussel, Lamertin, 1927, 249 p.
- De Meuse, Raoul, *Préparation, conduite, entretien de la voiture automobile*. Elsene, Brian Hill, 1919, 60 p.
- De Saeger, J[os] (e.a.), *Openbare wegen ... op nieuwe wegen!*. Oudenaarde, Sanderus, 1968, 33 p.
- De Wilde, P[rosper], *Les droits et la sécurité des citoyens vis-à-vis des méfaits de l'automobilisme*. Brussel, Impr. Berkendael, 1906, 25 p.
- Defives, Raymond, *Régime fiscal des véhicules à moteur ou à vapeur*. Luik, Nierstrasz, 1928, xii-101 p.

- Deharme, E[rnest], *Les merveilles de la locomotion*. Parijs, Hachette, 1888 (3e ed.), 320 p.
- Delaisi, Francis, *La guère secrète pour la pétrole*. Parijs, Payot, 1934, 286 p.
- Delanney, Louis, *Administration et financement des routes dans quinze pays*. Parijs, Chambre de commerce internationale, 1937, 175 p.
- Delaunoy, Léon, *Voirie vicinale et voirie urbaine. Lois, règlements, décisions judiciaires et administratives coordonnés et annotés*. Frameries, Dufrane-Friart, 1895, 159 p.
- Delebecque, A[lphonse], *Pasinomie ou collection complète des lois, décrets, arrêtés et réglemens généraux qui peuvent être invoqués en Belgique. Deuxième série, 1814-1830*. Brussel, Société typographique belge, 1837-[1842], 9+1 vol.
- Delebecque, A[lphonse], *Les cinq codes en vigueur en Belgique. Edition collationnée sur le Bulletin des lois, contenant en caractères italiques les articles abrogés, et en note les modifications introduites en Belgique de 1814 au 1er janvier 1853*. Brussel, Decq, 1853 (4e editie), 1100 p.
- Delebecque, Alphonse, *Commentaire législatif de la loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux interprétée par sa conférence avec les lois françaises du 28 juillet 1824 et 21 mai 1836*. Brussel, Méline, 1841, 145 p.
- Delvin, D., *Le code du piéton. Remèdes pratiques contre les accidents de roulage*. Mons, Léon Duquesne, 1923, 31 p.
- Demers, Frans [Elsing, J.M.], *Per auto door het hart van Afrika*. Antwerpen, Janssens, 1936, 287 p.
- Demeur, Maurice, *Jurisprudence et réglementation automobile, 2e série*. Tamines, Duculot-Roulin, 1927, 93 p.
- Demeuse, Raoul, *Cours de l'Ecole des mécaniciens-constructeurs d'autos*. Brussel, Meert, [1916], 3 vol.
- Demolins, Edmond, *Comment la route crée le type social. Les grandes routes des peuples. Essai de géographie sociale*. Parijs, Firmin-Dodot, 1927, 2 vol.
- Desonay, Rig, *Le Livre d'Or des as et des bonnes balles de l'auto et de la moto*. Brussel | Spa, Pilorig, 1927, 2 vol.
- Desplanques, J., *Organisation du réseau routier en vue de réaliser le rendement maximum des divers modes de locomotion, en tenant compte des incidences diverses dans les autres domaines de l'économie nationale*. Sint-Amandsberg, Van Doosselaere, 1938, 44 p. (4é Congrès belge de la Route).
- Dewitte, W. A., *De Spookauto. Een spannend verhaal geweven en geschreven om en rond den auto*. Antwerpen, De Techniek, 1946, 180 p.
- Dewitte, W. A., *Auto terminologie*. Antwerpen, De Techniek, [1954], 120 p.
- Dierfeld, Benno R., *Autodictionär. Trilingual dictionary of automobilism. English-French-German*. Zürich, Nauck, 1929, 176 p.
- Dierickx de Casterlé, J. L. & R. Carton de Tournai, *Le code de la route*. Brussel, Jaric, 1954 (96e editie).
- d'Ieteren, Gabrielle & André Villers, *L'Afrique mouvante. Une randonnée automobile sensationnelle en Tunesie, Libye, Egypte, Soudan, Erythrie, Ethiopie, Kenya, Uganda et congo Belge*. Brussel, Leempoel, 1953, 280 p.
- Dollfus, Charles, Edgar de Geoffroy & [Louis] Baudry de Saunier, *Histoire de la locomotion terrestre*. Paris, L'Illustration, 1935, 2 vol.
- Don, Guy [Charles Craninckx] & Mun [Edmond Bailleu], *Le cyclisme belge en 1893*. Brussel, Fischlin, 1894, 48 p.
- Dosin, Paul, *Excursions automobiles. Hainaut, Flandre, Brabant, Nord de la France. Guide routier de l'automobile-Club du Hainaut, Section de Mons*. Bergen, AC Hainaut-Mons, [1911], 104 p.
- Dosin, Paul, *Les nouvelles taxes automobiles. De l'usage mixte d'une automobile*. Brussel, Larcier, 1914, 23 p.
- d'Otremont, Stanislas (ed.), *Auto en leven : een beslissende stap naar een veiliger en menselijker verkeer*. Brussel, Mobilisatie der gewetens, 1968, 315 p.
- Doyen, Pierre, *La fiscalité automobile en Europe; ses conséquences budgétaires, économiques et routières*. Brussel, Fédération routière belge, 1953, 11 p.
- Dubosch, Ch[arles], *De kantonier der wegen in zijn bestuurlijken en politiedienst. Wetten en verordeningen*. Gent, Vercauteren, 1910, 84 p.

- Duchemin, Antoine, *Police du roulage et de la circulation. Loi du 1er août 1899....* Brussel, TCB, 1914, 53-12 p.
- Duesberg, Edmond, *Etre humain. Aux maîtres de la route.* Brussel, Lelong, 1926, 12 p.
- Dujardin, Edmond, *Accélérez! Accélérez! Le nouvel art du volant.* Arcachon, Editions Ed. Dujardin, 1950, 243 p.
- Duvergier, J.B. & Isisd. Plaisant, *Pasinomie ou collection complète des lois, décrets, arrêtés et règlements généraux qui peuvent être invoqués en Belgique. Première série, 1788-1814.* Brussel, Tardier | Société typographique belge, 1833-1838, 16+2 vol.
- Duvivier, Charles, *L'encombrement de la circulation et la réglementation du roulage.* Brussel, TCB, 1923.
- Ehrmann, Marcel, *L'automobile de tourisme en France.* Bordeaux, Impr. Delmas, 1938, 371 p.
- Erkens, Robert & Fernand Collin (e.a.), *De wetgeving op het wegenverkeer.* Antwerpen, De Sikkel, 1940, 2 vol.
- Erkens, Robert, *Het besluit van 8 juli 1941 op het wegenverkeer.* Antwerpen, De Sikkel, 1941, xxiii-297 p.
- Erkens, Robert, *Het verkeersreglement. Algemeen reglement van 1 februari 1934....* Antwerpen, De Vlijt, 1947, 104 p.
- Erpelding, Nic. & A. Goëau-Brissonnière, *Organisation et exploitation des garages et ateliers de réparation d'automobiles.* Parijs | Luik, Béranger, 1929, ix-397 p.
- Etienne, Jean-Pierre, *Le code de la route. Condensé spécialement pour les automobilistes.* Charleroi, Impr. Califice, [1951], 33 p.
- Etournay, J., *Code de la route de l'écolier.* Brussel, Editions Jocistes, [1933], 19 p.
- Farman, D[ick], *Les automobiles, voitures, tramways et petits véhicules.* Parijs, Fritsch, 1896, vi-319 p.
- Farman, D[ick], *A B C du conducteur d'automobiles.* Parijs, Fritsch, 1898, 170 p.
- Farman, Henri, *L'Automobile.* Paris, Schleicher, [1905], 57 p.
- Farman, Maurice, *Manuel du conducteur-chauffeur d'automobiles à pétrole.* Parijs, Tignol, 1897, 184 p.
- Fleurigeon, *Code de la voirie, ou recueil des lois et réglemens anciens et nouveaux, et des instructions.* Parijs, Garnery, 1809, 196p.
- Frère, Paul, *Traction avant ou roues arrière motrices?.* Brussel, Stoops, 1945, 43 p.
- Frère, Paul, *Les essais de Paul Frère de la 4CV à la Bentley.* Brussel, S.A. de la Presse belge, [1956], 104 p.
- Frère, Paul, *Un des vingt au départ.* Brussel, Jaric, 1956, 167 p.
- Frère, Paul (ed.), *Je conduis mieux.* Verviers, Gérard, 1959, 158 p. (Marabout-Flash, 26).
- Garnier, F.X.P., *Traité des chemins de toute espèce, comprenant les grandes routes, chemins de halage, vicinaux et particuliers, arbres et fossés qui les rontent, les rues et places publiques.* Parijs, eigen uitgave, 1834 (4de editie), viii-572-186 p.
- Genon, Jean-Pierre, *Guide juridique des sportifs et touristes. Spécialement à l'usage des campeurs, caravaniers, alpinistes et spéléologues.* Brussel, Bruylant | Institut national de l'éducation physique et des sports, 1959, 188 p.
- Ghijsels, Frans, *Kort en klaar. Praktische leidraad voor ieder weggebruiker.* Antwerpen, Vlaamse Automobilistenbond, 1958 (4de editie), 62 p.
- Ghijsels, Frans, *Het rijbewijs en de ontzetting van het recht tot sturen. Commentaar en praktische handleiding....* Gent, Story-Scientia, 1967, ix-65 p.
- Godmay, Charles, *La taxe de voirie. Commentaire législatif, doctrinal et jurisprudentiel de toutes les lois qui la régissent y compris celle du janvier 1931.* Brussel, Hauchamps, 1931, 40 p.
- Golstein, René & Roger Van Roye, *Traité juridique et pratique du roulage et de la responsabilité pénale des automobilistes.* Brussel, Bruylant, 1932, 512 p.
- Golstein, René & Roger Van Roye, *Les règles du roulage. Commentaire juridique et pratique du nouveau règlement sur la police du roulage et de la circulation.* Brussel, Bruylant, 1934, 419 p.
- Graffigny, H[enry] de, *Catéchisme de l'automobile.* Parijs, Tignol, 1906, 172 p.
- Grand-Carteret, John, *La voiture de demain. Histoire de l'automobilisme. Passé - Présent - Technique - Caricatures.* Parijs, Charpentier, 1898, xii-436 p.
- Grosjean, Marcel, *De l'automobile belge avec les pilotes de l'écurie belge.* Luik, C.V.P., 1955, 35 p. (Galerie des champions et vedettes populaires, 31).

- Guédon, Pierre & Yves Guédon, *Manuel pratique du conducteur d'automobiles*. Parijs, Fritsch, 1897.
- Guédon, Yves, *Les transports automobiles*. Paris, Dunod et Pinat, 1912, 130 p.
- Guffens, Maurice, *Vade-mecum de l'automobiliste et du motocycliste voyageant à l'étranger*. Ieper, Impr. Desmul-Varion, 1938, 52 p.
- Guyaux, L., *Droit pénal. Police du roulage*. Verviers, Le Travail, 1950, 166 p.
- Haardt, Georges-Marie & Louis Audouin-Dubreuil, *Le raid Citroën. La première traversée du Sahara en automobile. De Touggourt à Tombouctou par l'Atlantide*. Parijs, Plon-Nourrit, 1923, 307 p.
- Hache, J., *Considérations concernant les projets d'autostrades susceptibles d'être réalisés en Belgique. Rapport général*. Antwerpen, Association permanente des Congrès belges de la route, 1933, 6 p. (Deuxième Congrès belge de la route. Section B: Circulation et exploitation. Question I).
- Hansez, Jules, *La Belgique cycliste. Champions belges*. Protin, Houben, Grogna, Fischer, Van den Boorn, Broka, Stoht, Hautvast, Houa. Parijs, Brocherioux, 1899, xiv-216 p.
- Hansez, Jules, *Analyse et critique du projet de loi Magnette concernant les accidents automobiles*. Elsene, Moto-Club de Belgique, 1906, 25 p.
- Harmsworth, Alfred C., *Motors and Motor Driving*. London, Longmans, 1902, 492 p.
- Haton, Melle (ed.), *Les débuts de l'automobile*. Vence A.-M., Impr. à l'Ecole, 1939, 13 p. (Bibliothèque de travail de la Coopérative de l'enseignement laïc, 29).
- Heirman, Ed., *L'automobile à essence. Principes de construction et calculs*. Parijs | Luik, Béranger, 1908.
- Hemptinne, Paulo de, *Des Touaregs aux Pharaons. En automobile*. Brussel, Renaissance du Livre, 1933, 220 p.
- Hénusse, Edmond, *Le code du roulage. Etude doctrinale et jurisprudentielle des lois fondamentales et du règlement général de la police du roulage et de la circulation*. Luik, Société d'études morales, sociales et juridiques, 1930, 269 p.
- Heusy, A. & N. Bastin, *Le carnet du mécanicien-chauffeur d'automobile*. Seraing, Genard, [1916], 40 p.
- Hinte, E[ngelbert] Van, *Verkeerswetenschap*. Amsterdam, Wereldbibliotheek, 1946, 131 p.
- Hondermarcq, Henri, *La sécurité routière. Conférence donnée à la Fédération routière belge le 9 mai 1952*. Brussel, Fédération routière belge, 1952, 27 p.
- Hopfinger, K.B., *Tegen de verdrukking in! De roman van de Volkswagen*. Amsterdam, Van Holkema & Warendorf, [1955], 160 p.
- Hord, Eugene F., *History and organization of automobile insurance*. New York, Insurance Society of New York, 1919, 29 p.
- Houtart, Albert, *Urbanisme en de wet. Redevoering op 1n October 1937 uitgesproken ter gelegenheid van de Opening der gewone zitting van den Provincialen Raad van Brabant*. Brussel, Guyot, 1937, 27 p.
- Hublou, Marcel, *Le problème de la circulation nocturne*. Brussel, ADIA, 1935, 41 p. (Publications de l'Association pour la défense des intérêts de l'automobile, 6).
- Huybrigts, F. & C[yrille] Jansens, *La route à l'exposition universelle de Bruxelles*. Brussel, Imprimerie des Travaux publics, 1910, 32 p.
- Imbrecq, J., *Les excès de vitesse en automobile et leur répression*. Parijs, Dunod, 1903, 62 p.
- Imbrecq, J., *L'automobile devant la justice*. Parijs, Dunod, 1910 [1904], 327 p.
- Imbrecq, J., *Code de l'automobile industrielle et de tourisme. Recueil, commentaires et jurisprudence de toutes les lois intéressant les constructeurs, propriétaires et conducteurs d'automobiles*. Parijs, Dunod & Pinat, 1914, xii-535 p.
- Imbrecq, J., *Les accidents de la locomotion et la jurisprudence nouvelle. Conseil et jurisprudence à l'usage des auteurs et des victimes d'accidents, d'automobilistes, d'aviation, de cyclisme....* Parijs, Flammarion | Baudry de Saunier, 1933, 235 p.
- Imbrecq, J. & Lucien Périssé, *Les litiges de l'automobile...: Conseils et jurisprudence sur ces matieres*. Parijs, Dunod, 1905, 264 p.
- Jacquemin, *Vade-mecum. Lois coordonnées des 28 mars 1923, 31 décembre 1925, 24 juillet 1927 et 4 juillet 1930, en matière de taxes sur les automobiles et autres véhicules à moteur ou à vapeur*. Brussel, Impr. De Backer & Degey, 1931, 157 p.

- Jansens, C[yrille], *De verkeersweg door de eeuwen heen, 1830-1930. De moderne wegverhardingen. De verkeersweg op de Wereldtentoonstelling te Luik, 1930*. Brussel, s.n., 1930, 26 p.
- Janssen, A., *Précis du cours de machines thermiques, comprenant les chaudières, les moteurs à vapeur, à gaz, à pétrole et les automobiles*. Leuven, Impr. Polleunis et Ceuterick, 1904, 311 p.
- Jeunehomme, Auguste, *Taxe concernant les automobiles, motocycles, motocyclettes, etc. Loi du 2 septembre 1913. Arrêté royal du 15 décembre 1913*. Luik, La Meuse, 1914, 76 p.
- Josserand, Louis, *De la responsabilité du fait des choses inanimées*. Parijs, Rousseau, 1897, 129 p.
- Jullien, Charles, *Le code de roulage. La loi du 1er février 1934 commentée, annotée, illustrée, schématisée*. Luik, Eigen beheer, 1950, 128 p.
- Jullien, Charles, *Le code international de roulage*. Luik, Eigen beheer, [1951], 204 p.
- Jullien, Charles, *Le nouveau code de roulage. Arrêté royal du 8 avril 1954 avec commentaires*. Luik, D.U.P., [1954], 64 p.
- Jullien, Charles, *Le code du roulage. Arrêté royal du 8 avril 1954 modifié par l'arrêté royal du 4 juin 1958, et de la loi du 15 avril 1958 relative à la répression de l'ivresse au volant. Het verkeersreglement....* Luik, Eigen beheer, 1958, 112 p.
- Jullien, Charles & Louis Hesbois, *Les enquêtes en matière de circulation routière*. Luik, Eigen beheer, 1954, 84 p.
- Kerchove de Denterghem, André de, *Discours d'ouverture*. Gent, Conseil provincial de Flandre Orientale, 1928, 25 p.
- Kistemaeckers, Henry, *L'apprentissage de Lord Will. Mœurs automobiles*. Parijs, Librairie de L'Auto, 1903, 190 p.
- Kistemaeckers, Henry, Will, Trimm & Co. *Le roman comique de l'automobilisme*. Parijs, Charpentier, 1907, 399 p.
- Kistemaeckers, Henry, *Monsieur Dupont, chauffeur. Nouveau roman comique de l'automobilisme*. Parijs, Fasquelle, 1908.
- Kistemaeckers, Henry, *Lord Will aviateur, et autres histoires, pour en finir avec le roman comique de l'automobilisme*. Parijs, Charpentier, 1911, 349 p.
- Klima, Anton, *Das Auto in der Karikatur*. Berlijn, Stollberg, 1928, 138 p.
- Kuhn, Karl A., *Die Opfer des Automobils. 3000 Tote und Verwundete während eines Jahres im Deutschen Reich, bearbeitet nach dem Material des Kaiserlich Statistischen Amtes und des Königlichen Polizei-Präsidiums Berlin*. Berlijn, Autoverl., 1907, 32 p.
- Labye, Clément, *Législation des travaux publics en Belgique. Recueil complet des lois, règlements et arrêtés sur la matière*. Luik, Verhoven-Debeur, 1851, xl-542 p.
- L'Allemand, H[enri], *En Campine. Excursion d'un cycliste à travers le Limbourg belge*. Brussel, Fischlin, 1893, 58 p.
- Lamalle, Ulysse, *Histoire des chemins de fer belges*. Brussel, Office de publicité, 1953 (3e editie) [1943], 252-xxxix p.
- Lambillotte, L., *Où trouvons-nous le numéro du moteur et du châssis d'une voiture automobile ou camion? Waar vinden we het nummer van motor en onderstel van een autorijtuig of vrachtwagen?*. Gent, Impr. Reyniers, 1939, 19 p.
- Lavergne, Gérard, *Manuel théorique et pratique de l'automobile sur route. Vapeur, pétrole, électricité*. Parijs, Béranger, 1900, x-722 p.
- Le Court, M. E. de, *Les accidents de la circulation et le permis de conduire. Discours prononcée à l'audience solennelle de rentrée du 1 septembre 1965....* Brussel, Bruylant, 1965, 33 p.
- Le Fèvre, Georges, *La croisière jaune. Expédition Citroën Centre-Asie*. Parijs, Plon, 1933, xli-342 p.
- Leclercq, Paul, *Le conducteur d'une automobile qui tue ou blesse un piéton, commet-il un acte illícite? Discours prononcé à l'audience solennelle de rentrée*. Brussel, Cour de Cassation de Belgique, 1927, 43 p.
- Leroux, G. & A. Revel, *La traction mécanique et les voitures automobiles*. Parijs, Baillière, 1900, viii-396 p.
- Levert, Maurice, *Voirie vicinale et urbaine. Documentation administrative*. Bergen, Delporte, 1930, 3 vol.
- Lockert, Louis, *Traité des véhicules automobiles. Second volume. Les voitures à vapeur*. Parijs, Touring Club de France, 1896, 251 p.



- Lockert, Louis, *Traité des véhicules automobiles. Les vélocipèdes*. Parijs, Touring Club de France, 1896, 287 p.
- Lockert, Louis, *Traité des véhicules automobiles sur routes. Les voitures à pétrole*. Parijs, Touring Club de France, 1896, 295 p.
- Lockert, Louis, *Manuel de vélocipédie*. Paris, Mulon, 1896, 144 p.
- Lockert, Louis, *Traité des véhicules automobiles sur routes. Les voitures électriques*. Parijs, Touring Club de France, 1897, 330 p.
- Loicq-Guermonprez, Félix, *Le Code pénal de la voirie, des cours d'eau et du roulage ou traité général théorique et pratique des délits et contraventions à la police de la voirie*. Leuven, Peeters, 1889, xxxix-508 p.
- Loicq-Guermonprez, Félix, *Police du roulage. Traité théorique et pratique contenant la législation nouvelle du roulage*. Brussel, Touring-Club de Belgique, 1900, 108 p.
- Loicq-Guermonprez, Félix, *Code du roulage. Traité théorique et pratique contenant la législation nouvelle du roulage et notamment la loi de revision, le règlement général, les règlements provinciaux, les décrets et règlements des pays frontières....* Brussel, Touring Club de Belgique, 1900, 108 p.
- Luyssen, Albert & René Golstein, *Règles de roulage et responsabilité pénales des automobilistes*. Brussel, Larcier, 1924, xvii-239 p.
- Luyssen, Albert & René Golstein, *Le nouveau code de la route. Commentaire, de la loi du 1er août 1924 et du nouveau règlement général du roulage du 1er novembre 1924, au point de vue des automobilistes*. Brussel, Bruylant, 1925, x-201 p.
- Maesser, Frédéric & Jules Serrane, *Manuel de roulage et de la circulation*. Brussel, Bulens, 1910, 354 p.
- Maeterlinck, Maurice, 'En automobile'. In *Le double jardin*, Parijs, Maretheux, 1904, p. 51-65.
- Maquinay, Yvan, *Lettre ouverte à MM. Rulot, Directeur Général, et G. Jadot, Directeur des Finances de la S.N.C.F.B., en réponse à leur brochure 'Le rail et la route' d'octobre 1934*. Brussel, ADIA, 1934, 18 p. (Publications de l'Association pour la défense des intérêts de l'automobile, 5).
- Marcotty, Georges, *De la voirie publique par terre. Grande voirie, voirie urbaine, chemins vicinaux*. Brussel, Bruylant, 1911, 493 p.
- Maryan, Mme, *L'automobile. Le Nourrison de la princesse*. Brussel, Bibliothèque du Foyer, 1920, 63 p.
- Mechelynck, R., *Le rail et la route*. Brussel, ADIA, 1934, 31 p. (Publications de l'Association pour la défense des intérêts de l'automobile, 3).
- Mechelynck, R., *L'automobile et la route*. Brussel, ADIA, 1934, 30 p. (Publications de l'Association pour la défense des intérêts de l'automobile, 4).
- Mechelynck, R., *L'administration et la route*. Brussel, ADIA, 1935, 26 p. (Publications de l'Association pour la défense des intérêts de l'automobile, 8).
- Meresse, A., *Indicateur géographique et alphabétique des entrepreneurs de transports par auto. Geographische en alfabetische lijst van de vervoerders door middel van motorvoertuigen. Edition - Uitgave 1937-1938*. Brussel, Eigen beheer, 1938, 478 p.
- Meresse, A., *Le véhicule industriel à gazogène en Belgique*. Brussel, Eigen beheer, 1940, 120 p.
- Meresse, A., *Barèmes et législation de l'automobile. Baremas en wetgeving der motorrijtuigen*. Brussel, Eigen beheer, 1941, xx-147 p.
- Meyers, A., *De l'Influence des Jugements Répressifs au point de vue de la chose jugée en matière de responsabilité du chef d'Accidents de Roulage*. Luik, Cour d'appel de Liège, 1932, 39 p. (Discours prononcé à l'audience de rentrée).
- Michel, Fernand, *Principes de la responsabilité en matière d'accidents d'automobiles*. Brussel, Impr. Vandersypen, 1907, 21 p.
- Milandre, Ch. & R.L. Bouquet, *Traité de la construction, de la conduite et de l'entretien des voitures automobiles*. Parijs, Bernard, 1898, 4 vol.
- Minet, Georges, *L'assurance obligatoire pour les automobilistes. Le renversement du fardeau de la preuve. Rapport de mission 5-12-1950 au 12-1-1951 Congo Belge*. Luik, Eigen beheer, 1951, s.p.

- Miomandre, Christian de & Georges Minet, *Assurance obligatoire de la responsabilité civile des transporteurs rémunérés de personnes et des transporteurs de choses par véhicules automobiles. Code pratique*. Brussel, Larcier, 1950, 316 p.
- Mirbeau, Octave, *La 628-E-8*. Parijs, Fasquelle, 1908 [1905], xx-416 p.
- Moerenhout, J., *De P.-V.-code*. Lier, J. Van In & C°, 1954, 54 p.
- Moerenhout, J., *Wie, wat, waar, wanneer, in het verkeer? Het wegverkeer onder vorm van vragen en antwoorden*. Lier, J. Van In & C°, 1959, 160 p.
- Moerman, Léon, *Automobile. Les Lois et Règlements sur la Police du Roulage. Pétition*. Brussel, Havermans, 1907, 5 p.
- Moreau, George, *Les moteurs à explosion. Etude à l'usage des constructeurs et conducteurs d'automobiles*. Parijs | Luik, Béranger, 1900, XII-444 p.
- Mortier, R., *101 besparingen voor den automobilist met bijzonder uittreksel voor Ford-wagens*. New York, Tide Water Oil Cie., [1928], 74 p.
- Mortimer-Mégret, comte, *Piqûres d'épingle et coups de fouet. Critique humoristique des à-côtés de l'automobile*. Parijs, Theuveny, 1906.
- Mullie, Rob, *Bouwwerken en openbare wegen. Verzameling en commentaar der wettelijke bepalingen op dit gebied*. Brussel, De Bouwkroniek, 1929, 223 p.
- Mullie, Rob, *Voirie et constructions. Lois et décisions administratives et judiciaires*. Brussel | Brugge, Imprimerie du Moniteur du Bâtiment et des Travaux publics | Vanden Broele-Ferrant, 1934, 5 vol.
- Mullie, Rob, *Onteigening ten algemenen nutte. Wetten en administratieve en rechterlijke beslissingen*. Brussel, Simon Stevin, 1951 (2de editie) [1934], 175 p.
- Mullie, Rob, *Het regime der stadswegen. Wet van 1 februari 1844. Administratieve en rechterlijke beslissingen*. Brussel, Bouwwerken en openbare wegen, 1953, 28 p.
- Naudts, F., *De automobiel. Practisch leerboek*. Antwerpen, De Techniek, 1946, 236 p.
- Navez, André, *Guide de l'automobiliste, comprenant le code de la route commenté et expliqué à la lumière des derniers jugements et arrêtés*. Brussel, Publigetext, 1949, 370 p.
- Navez, Fernand & F. Janssens, *La physique de l'automobile*. Charleroi, Librairie de la Bourse, 1934, 571 p.
- Navez, Fernand, *Dictionnaire des pannes électriques et mécaniques de l'automobile*. Charleroi, Dantinne, [1935], xiv-279 p.
- Navez, Fernand & F. Janssens, *Les connaissances nécessaires pour être chef de garage*. Couillet, Maison d'éditions, 1938, 223 p.
- Navez, Fernand, *Cours temporaire pour garagistes, sous l'égide de l'Union des garagistes du Bassin de Charleroi*. Charleroi, Maison du livre, 1943, 108 p.
- Navez, Fernand & J. Hanquinet, *Automobilistes, garages et garagistes*. Brussel, De Boeck, 1947, 262 p.
- Navier, *Considérations sur les principes de la police du roulage et sur les travaux d'entretien des routes*. Parijs, Carilian-Gœury, 1835, 282 p.
- Neefs, E., *Wegen en onteigeningen. Syllabus van de leergang*. Antwerpen, Provinciaal bestuur van Antwerpen, 1951, 47 p. (Provinciale cursussen in administratief recht Antwerpen)
- Nicaise, A[ntoine], *L'automobile moderne. Tout ce qu'il faut en savoir au point de vue mécanique et électrique exposé simplement*. Namen, Wesmael-Charlier, 1933, 139 p.
- Nicaise, Antoine, *Code de la route. Législation routière et règlement général sur la police du roulage et de la circulation*. Charleroi, Librairie de la Bourse, 1950, 126 p.
- Nicolaï, Edmond, *Les chemins de fer de l'état en Belgique, 1834-1884. Etude historique, économique et statistique*. Brussel, Callewaert, 1885, 90 p.
- Nypels, J.S.G., P. De Paepe & J. Servais, *Pasinomie. Collection complète des lois, décrets, arrêtés et règlements généraux qui peuvent être invoqués en Belgique. Quatrième série*. Brussel, Bruylant | Administration centrale de la Pasicrisie, de la Pasinomie et du Journal de l'enregistrement, 1866-1909, 44+2 vol.
- Orianne, Paul, *Le code de la route. Chronique de jurisprudence, 1945-1950. Extrait du Journal des tribunaux suivi des textes des lois et règlements en la matière*. Brussel, Larcier, 1951, 55 p.
- Outers, Lucien & Edmond Petit, *De code van het wegverkeer nader toegelicht*. Brugge, Die Keure, 1955, vii-304 p.

- Pâques, V., *Le problème des transports en Belgique*. Brussel, Association pour la défense du rail (ASDRA), 1935, 20 p. (Publications de l'ASDRA, 1).
- [Pâques, V.], *Réponse de l'A.S.D.R.A.* Brussel, Association pour la défense du rail (ASDRA), 1935, 19 p. (Publications de l'ASDRA, 2).
- Pâques, V., *Les conditions de sécurité sur rail et sur route*. Brussel, Association pour la défense du rail (ASDRA), 1935, 32 p. (Publications de l'ASDRA, 3).
- Pâques, V., *La supériorité du rail, sur la route, au point de vue économique*. Brussel, Association pour la défense du rail (ASDRA), 1935, 22 p. (Publications de l'ASDRA, 4).
- Pâques, V., *Revue de presse et commentaires*. Brussel, Association pour la défense du rail (ASDRA), 1936, 39 p. (Publications de l'ASDRA, 5).
- Pech, L., *Evolution politique de l'Europe. Orientation à lui imposer par la création de voies de transport mondiales*. Parijs, Béranger, 1910, 102 p.
- Peppink, H. J., *Hoe krijg ik mijn rijbewijs? Handleiding voor de rijvaardigheidsproef*. Amsterdam, ANWB, 1950, 87 p.
- Persijn, A[lfons], *Code de la route, à l'usage des conducteurs de véhicules automoteurs*. Brussel, Van Keerberghen, 1936, 96 p.
- Persijn, A[lfons], *Wegcode. Geordend en aangeteekend*. Brussel, Van Keerberghen, 1945, 83 p.
- Persijn, A[lfons], *Algemeen verkeersreglement ten gebruike van de automobilisten. Bijlage: Bladje in kleuren met de bijzondere verkeerstekens*. Brussel, Mirador, [1948], 32 p.
- Pflug, Hans, *Les autostrades de l'Allemagne*. Brussel, Maison Internationale d'Edition, 1941, 76 p. (L'Allemagne contemporaine, 3).
- Picard, Edmond, *Traité général de l'expropriation pour cause d'utilité publique*. Brussel, Larcier, 1875, 67 p. (Bibliotheca juridica, 25).
- Picard, Edmond & N. d'Hofschmidt (e.a.), *Pandectes belges. Encyclopédie de législation, de doctrine et de jurisprudence belges*. Brussel, Larcier, 1878-1940, 136 vol.
- Picard, Edmond, *Les haut plateaux de l'Ardenne. Bastogne et Saint-Hubert*. Brussel, Touring Club de Belgique, 1906, 48 p.
- Piret, Roger, *Psychologie de l'automobiliste et sécurité routière*. Luik, Desoer, 1952, xiii-171 p.
- Plaisant, Isid. (e.a.), *Pasinomie ou collection complète des lois, décrets, arrêtés et réglemens généraux qui peuvent être invoqués en Belgique. Troisième série*. Brussel, Tarlier | Société typographique belge | Bureau central de la Pasinomie | Méline, Cans et Cie | Bruylant, 1833-1864 [sic], 35+3 vol.
- Polet, Robert, *La responsabilité civile des automobilistes. Etude d'une réforme législative*. Brussel, Larcier, 1937, 107 p.
- Proudhon, J.B. Victor, *Traité du domaine public ou de la distinction des biens considérés principalement par rapport au domaine public*. Brussel, Tarlier, 1833-1834, 5 vol.
- Régamey, Frédéric, *Vélocipédie et automobilisme*. Tours, Mame et fils, 1898, 215 p.
- Reine, Philippe, *Trafic automobile et réseau routier. Les autoroutes en Italie, en Allemagne et en France*. Parijs, Pedone, 1944, 465 p.
- Reismann, Otto, *Deutschlands Autobahnen. Adolf Hitlers Strassen*. Bayreuth, Gauverlag Bayerische Ostmark, 1937, 278 p.
- Rixens, Louis & Jean Lafont, *Législation et jurisprudence du cyclisme et de l'automobilisme*. Parijs, Rousseau, 1902, xxiii-672 p.
- Robert, Gaston, *Le problème des transports : la route avec le rail*. Brussel, L. Robert, 1934, 56 p.
- Rulot, N[arcisse] & G. Jadot, *Le rail contre la route. Réponse à un article de M. le Professeur Baudhuin*. Brussel, SNCFB, 1933, 23 p.
- Rulot, N[arcisse] & G. Jadot, *Le rail et la route*. Brussel, SNCFB, 1934, 16 p.
- Rulot, N[arcisse], *La coordination des transports publics de marchandises*. Brussel, SNCFB, 1936, 34 p.
- Rulot, N[arcisse], *Le chemin de fer et la politique suivie en matière de transport. Conférence*. Brussel, Impr. A. Defrenne, 1938, 29 p.
- Rulot, N[arcisse], *De economische gevolgen van de crisis der vervoermiddelen. Het tarievenstelsel*. S.l., s.n., 1939, 33 p.
- Rulot, N[arcisse], *Pour une politique des transports : les enseignements de l'hiver 1939-1940 sont-ils déjà perdus pour la Belgique? Réponse à M. Baudhuin*. Brussel, SNCFB, 1940, 18 p.

- Saleilles, Raymond, *Les Accidents de travail et la responsabilité civile (essai d'une théorie objective de la responsabilité délictuelle)*. Parijs, Rousseau, 1897, 91 p.
- Salomons, David, *Self-Propelled Carriages. Eight Days in Paris*. Londen, Turnbridge Wells, 1896, 17 p.
- Sauveur, J., *Législation vicinale belge. Commentaire législatif, administratif et judiciaire de la loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux, modifiée par les lois du 18 juin 1842 et du 20 mai 1863*. Brussel, Decq, 1866, lxxxiii-155 p.
- Schuurmans Stekhoven, G. (ed.), *Elseviers's automobile dictionary in eight languages, English/American, Italian, Spanish, Portugese, German, Russian, Japanese*. Amsterdam, Elsevier, 1960, 946 p.
- Serafon, E, Henry de Graffigny & Jean-Baptiste Dumas, *Les tramways, les chemins de fer sur routes, les automobiles et les chemins de fer de montagne à crémaillère*. Parijs, Bernard, 1898, vii-576 p.
- Simon, M., 'Avant-projet de construction d'une voie directe Bruxelles-Charleroi. Auto-Route. Bloc électrique'. *Annales de l'Association des ingénieurs sortis des écoles spéciales de Gand*, 5e série, xiv, 1924, nr. 4, p. 314-324.
- Simons, [Pierre] & Gustave De Ridder, *Mémoire à l'appui du projet d'un chemin à ornières de fer, à établir entre Anvers, Bruxelles, Liège et Verviers, destiné à former la 1re section de la nouvelle route d'Anvers à Cologne*. Brussel, Lejeune, 1833, viii-90 p.
- Sollier, Paul & José Drabs, *La psychotechnique. Introduction à une technique du facteur humain dans le travail*. Brussel, Comité central industriel de Belgique, 1935, xviii-190 p.
- Souvestre, Pierre, *Histoire de l'automobile*. Parijs, Dunod et Pinat, 1907, 800 p.
- Spörl, Alexander, *Uw vriend de auto*. Amsterdam | Brussel, Elsevier, 1958, 413 p.
- Steinbuch, G. F., *De automobiel. Handboek voor automobielbestuurders, monteurs en reparateurs*. Deventer, Kluwer, 1934-35, 2 vol.
- Stuck, Hans, *Sekunden erobern die Welt*. Berlijn, Drei Masken, 1939, 191 p.
- Talmasse, Arthur, *Le bon chauffeur. Marche à suivre pour la conduite et l'entretien d'une voiture automobile; procédés de graissage; manière d'opérer en panne*. Huy, Degrace, [1917], 87 p.
- Taveirne, Edouard, *Commentaire du nouveau code de la route*. Brussel, Touring Club de Belgique, 1954, 32 p.
- Thonet, Charles, *Le droit pratique appliqué à l'automobilisme*. Luik, Maassen, 1931, 93 p.
- Van Baarle, Karel, *Wegcode. Wetgeving en rechtspraak. Wet van 1 Augustus 1899. Koninklijk besluit van 1 februari 1934*. Antwerpen, De Laet, 1939, 114 p.
- Van de Walle-Lissnijder, Edm., *De nieuwe wegcode toegelicht*. Gent, Vyncke, 1954, 92 p.
- Van den Broeck, Achiel, *Handboek der wielersport*. Hove, Het Gouden Spoor, 1953, 168 p.
- Van den Broek, Achille (e.a.), *Grepen uit de geschiedenis van de Belgische wielersport. Enige feiten, enige data, anekdoten, herinneringen*. S.l., Koninklijke Belgische Wielrijdersbond, 1950, 99 p.
- Van der Kloes, J. A. & G. Van Helden, *Het handwerk van den wagenmaker en den wagensmid*. Antwerpen, De Techniek, 1934, 61 p.
- Van Hemelrijck, Julien, *Histoire et avenir des gazogènes d'automobiles en temps de guerre. Progrès techniques à réaliser*. Brussel, Eigen beheer, 1959, 31 p.
- Van Hinte, E., *Verkeerswetenschap*. Amsterdam, Wereldbibliotheek, 1946, 125 p.
- Van Langendonck, Prosper, *Een huwelijk per velo*. Leuven, Van Hoyweghen, 1894, 30 p.
- Van Loy, A., *Praktische automobielleergang. Leerboek voor automobielbestuurders in gebruik bij de Praktische Automobielschool te Antwerpen*. Aalst, Drukk. Van de Putte-Goossens, [1921], 168 p.
- Van Loy, A., *Automobieltechniek*. Antwerpen | Amsterdam, Standaard, 1952-54, 4 vol.
- Van Mol, *De l'utilisation privative de la voirie publique, spécialement pour l'organisation de courses cyclistes. Discours*. Charleroi, Impr. provinciale, 1938, 28 p.
- Van Overstraeten, Jozef, *Handboek van de toerist*. Antwerpen, VTB-VAB, 1951.
- Van Renssen, S., *Viertalig technisch woordenboek voor de automobiel- en motorrijwielbranche*. Deventer, Kluwer, 1939, 228 p.
- Van Roye, Roger, *Le code de la circulation. Commentaire juridique et pratique des lois et règlements relatifs à la circulation routière*. Brussel, Larcier, 1956, 1191 p.

- Van Tilt, J. & L. Dehousse, *L'auto moderne*. Brussel, Bieleveld, 1935, 236 p. (Bibliothèque de l'enseignement professionnel, 15).
- Van Wijnendaele, Karel, *Het rijke Vlaamsche wielerleven*. Gent, Snoeck-Ducaju, 1943 (2e ed.), 382 p.
- Vanaudenhove, Omar, *Twee noodzakelijke wetten*. Brussel, Paul Hymans Centrum, [1961], 165 p.
- Vander Stichele, A., *Politie op het wegverkeer*. Brugge, Die Keure, 1963, 109 p.
- Verhegge, Gust (e.a.), *De wegcode. Handleiding voor het verkeer met toepasselijke rechtspraak en commentaar*. Brussel, Standaard, 1954, 177 p.
- Verschueren, K. (e.a.), *De auto in onze maatschappij*. Brussel, Instituut voor Wetenschappen van het Leefmilieu, 1974, 117 p.
- Villegas de Saint-Pierre, Fernand de & François van der Straten-Ponthoz, *La police du roulage. Observations de l'Automobile-Club de Belgique au projet de règlement ....* Brussel, Automobile Club de Belgique, 1899, 7 p.
- Vincx, Firmin & Armand Roggen, *De autobandiet Bonnot. Kluchtspel met zang in één bedrijf (zonder vrouwenrol)*. Waregem, Palmer Putman, 1912, 24 p.
- Von Salvisberg, Paul (ed.), *Der Radfahrersport in Bild und Wort*. Hildesheim, Olms, 1980 [1897], 280 p.
- Vranken, Fr., *Le problème de la sécurité routière et la modification du règlement général sur la police du roulage et de la circulation*. Brussel, Bruylant, 1951, 39 p.
- Wathoul, *Education, usages et bienséances à l'usage des chauffeurs d'automobiles*. Luik, Poncelet, 1908.
- Wathoul, Cyrille, *Le carnet du mécanicien d'automobile. Cours pratique en vingt-trois brochures, enseigné aux écoles de mécaniciens et constucteurs d'automobiles de Liège depuis 1904*. Luik, Wykmans, 1917.
- Wauters, Charles, *La route et ses dangers. Conseils aux automobilistes et... aux piétons*. Brussel, Germinal, [1946], 40 p.
- Weyemberg, Paul, *Le code de la route*. Brussel, Desmet-Verteneuil, 1936, 99 p.
- Wilkin, Robert, *La voirie communale*. Luik, Imprimerie des Invalides, 1938, 334 p.
- Wilkin, Robert, *Voirie, constructions et urbanisme*. Brussel, Bruylant, 1952, 464 p.
- Witz, Aimé, *Traité théorique et pratique des moteurs à gaz et à pétrole et des voitures automobiles. Tome III. Moteurs à gaz et à pétrole et voitures automobiles*. Parijs, Bernard, 1898, 3 vol.
- Wodon, Léon, *Traité des choses publiques en général et des droits qui en dérivent*. Brussel, Bruylant, 1870, 324 p.
- Wohl, Paul & A. Albitreccia, *La route et le rail dans quarante pays. Rapport établi pour la Chambre de Commerce internationale*. Tours, Arrault, 1934, ix-500 p.
- Wolff, Theo, *Vom Ochsenwagen zum Automobil. Geschichte der Wagenfahrzeuge und des Fahrwesens von ältester bis neuester Zeit*. Leipzig, Barth, 1909, 170 p.
- Wytynck, Julius, *Per velo of de plaag van den dag. Kluchtspel in één bedrijf*. Gent, Vanderpoorten, 1903, 36 p.
- Zérollo, M., *Manuel pratique d'automobilisme. Voitures à essence, motocyclettes, voitures à vapeur, canots automobiles, pannes et leurs remèdes*. Parijs, Garnier, 1906, iii-530 p.

## Inventarissen, bibliografieën, referentiewerken

---

- Bibliographie de Belgique. Belgische Bibliographie*. Brussel, Koninklijke Bibliotheek, 1875-... *Bijdragen van het Interuniversitair Centrum voor Hedendaagse Geschiedenis*. Leuven, Nauwelaerts, 1957-1982.
- Biographie nationale*. Brussel, Académie royale des sciences, des lettres et des beaux-arts de Belgique, 1866-1986 (44 vol.).
- Catalogue de la bibliothèque du Touring club de Belgique*. Brussel, Touring Club de Belgique, 1908.

- Catalogue générale des bibliothèques du Ministère des Communications: Algemene Catalogus der bibliotheken van het Ministerie van Verkeerswezen.* Brussel, Ministerie van Verkeerswezen, 1953-1961, 5 vol.
- Index des publications périodiques existant dans les bibliothèques de la Belgique et du Grand-Duché de Luxembourg depuis 1870 jusqu'à 1933.* Brussel, Fondation universitaire de Belgique / Office de publicité / Lebègue, 1935, 1061 p.
- Inhoudstafels en registers 1922-1971 op De Toerist en Toerisme: Halfmaandelijks en daarna veertien-daags tijdschrift van de Vlaamse Toeristenbond v.z.w. ter gelegenheid van zijn vijftigjarig bestaan.* Antwerpen, Vlaamse Toeristenbond, 1974.
- Nationaal biografisch woordenboek.* Brussel, Koninklijke Vlaamse Academie, 1964-...
- Technisch wetenschappelijk bibliografisch tijdschrift: Speciaal nummer: Auto-moto-rijwiel.* Antwerpen, Standaard, 1954, 32 p.
- Annaert, Philippe, *La situation des archives du Ministère des Classes moyennes et de l'Agriculture. Archief- en bibliotheekwezen in België*, lxxvii, 1996, nr. 1-4, p. 105-123.
- Bacha, Eugène, *Périodiques belges: Répertoire par titres et par sujets.* Brussel, Dewit, [1928], 471 p.
- Boumans, R., *Papiers P. Forthomme.* Brussel, Algemeen Rijksarchief, 1988, 11 p. (Algemeen Rijksarchief. Toegangen in beperkte oplage, 25).
- Bourgeois, Pascale & Conny Devolder (e.a.), *Het Ministerie van Landbouw (1884-1990).* Brussel, Algemeen Rijksarchief, 1993, 2 vol.
- Carrein, Kristof, *Inventaris van het archief van de Administratie der Douane en Accijnzen Dienst Accijnzen (1884-1996).* Brussel, Algemeen Rijksarchief, 2004, 185 p. (Algemeen Rijksarchief. Inventarissen, 350).
- Coppejans[-Desmedt], H[ilda], *Gids van de bedrijfsarchieven bewaard in de openbare depots van België.* Brussel, Algemeen Rijksarchief, 1975, 358 p.
- Coppejans-Desmedt, H[ilda], *Bedrijfsarchieven toegankelijk voor het publiek in België: Supplement op de Gids van de bedrijfsarchieven bewaard in de openbare depots van België.* Brussel, Algemeen Rijksarchief, 1998 (Gidsen, 41).
- Cosemans, A[rthur] (e.a.), *Inventaris van het archief "Waterstaat" (1814-1830), van archief van het Ministerie van Openbare Werken (beheer van Bruggen en Wegen) en van de fondsen Concessies van spoorwegen (enz.) en Buurtspoorwegen.* Brussel, Algemeen Rijksarchief, [1975], 10 vol. (Algemeen Rijksarchief. Toegangen in beperkte oplage, 39).
- David, J[ohan], *Het repertorium van de Belgisch handelscatalogi.* Centrum voor Industriële Archeologie Mededelingen, 1976, nr. 1-2, p. 2-8.
- De Beelde, Ignace, *De Belgische advertentiepers, 1794-1914.* Belgisch Tijdschrift voor Nieuwste Geschiedenis, xiv, 1983, nr. 3-4, p. 333-368.
- Depoortere, R. & L. Vandeweyer, *Inventaire des recueils d'arrêtés royaux relatifs à l'Administration des Ponts et Chaussées (1882-1984) conservés aux Archives Générales du Royaume.* Brussel, Algemeen Rijksarchief, 1994, 22 p. (Algemeen Rijksarchief. Toegangen in beperkte oplage, 184).
- Depoortere, R. & L. Vandeweyer, *Inventaire des recueils d'arrêtés ministériels relatifs à l'Administration des Ponts et Chaussées (1882-1984) conservés aux Archives Générales du Royaume.* Brussel, Algemeen Rijksarchief, 1994, 40 p. (Algemeen Rijksarchief. Toegangen in beperkte oplage, 185).
- Devolder, Conny, *Het Ministerie van Verkeer en van Post, Telegrafie en Telefonie (1884-1990).* Brussel, Algemeen Rijksarchief, 1995, 2 vol.
- D'hoore, Baudouin, *Inventaris van het archief van het secretariaat van Prins Albert (1851-1893) 1894-1909 (1910).* Brussel, Algemeen Rijksarchief, 2007, 88 p. (Inventarissen van het Archief van het Koninklijk Paleis, 8).
- Erard, Carine & Nicolas Bancel, 'Prosopographical analysis of sports elites: Overview and evaluation of a seminal study', *International Journal of the History of Sport*, xxiv, 2007, nr. 1, p. 67-79.
- Erreygers, Guido & Bert Mosselmans, 'Economists in the Belgian Parliament (1831-1918)', in Massimo Augello & Marco Guidi (eds.), *Economists in Parliament in the Liberal Age*, Aldershot, Ashgate, 2005, p. 49-74.

- Galand, Philippe (e.a.), *Strafwetboek en bijzondere wetboek: Bijgewerkt op 1 januari 1987*. Alleur, Marabout, 1987, 411 p.
- Gobyn, R[onny], 'De "Almanach" en de "Annuaire du commerce et de l'industrie de Belgique": Hun betekenis voor het sociaal-ekonomisch onderzoek van het platteland en de kleine steden in de tweede helft van de negentiende eeuw: Het geval Tielt', *Tijdschrift voor Sociale Geschiedenis*, ix, 1983, nr. 29, p. 49-59.
- Graffart, A., *Inventaire des archives de la famille d'Ursel*. Brussel, Algemeen Rijksarchief, 1998, 484 p. (Algemeen Rijksarchief. Toegangen in beperkte oplage, 463).
- Janssens, Gustaaf, *Repertorium van nationale openbare instellingen opgericht tussen 1830 en 1914: Wetgeving en werking tot 1985*. Brussel, Algemeen Rijksarchief, 1987, 278 p. (Miscellanea Archivistica, XLII).
- Jarausch, Konrad H. & Kenneth A. Hardy, *Quantitative Methods for Historians: A Guide to Research, Data, and Statistics*. Chapel Hill, University of North Carolina Press, 1991, xv-247 p.
- Jong, Joop de, 'Prosopografie, een mogelijkheid: Eliteonderzoek tussen politieke en sociaal-culturele geschiedenis', *Bijdragen en mededelingen betreffende de geschiedenis der Nederlanden*, cxi, 1996, 2, p. 201-215.
- Jongbloet, Koen, *Bedrijfsarchieven: Bibliografie, 1975-1991*. Brussel, Algemeen Rijksarchief, 1992, 135 p.
- Leeuwen, Marco van, Ineke Maas & Andrew Miles, *HISCO: historical international standard classification of occupations*. Leuven, Leuven University Press, 2002, 441 p.
- Lievijns, Luc, *Repertorium van de pers en periodieken bewaard op het AMSAB, 1831-1940*. Gent, AMSAB, 1994, 339 p. (AMSAB Werkinstrumenten, 3).
- Luykx, Theo & Marc Platel, *Politieke geschiedenis van België*. Antwerpen, Kluwer, 1985 (5e editie), 1011 p.
- Mertens, Gaston, *Etat civil de la presse [périodique] en Belgique*. [Brussel], 1893-1947.
- Mulleman, Luc, *Repertorium van de Antwerpse pers, 1918-1940*. Gent, dissertatie RUG-Seminarie Nieuwste geschiedenis, 1978, 374 p.
- Pieyns, Jean, 'Les archives de l'Administration des Ponts et Chaussées', Hilda Coppejans-Desmedt (ed.), *Economische geschiedenis van België. Behandeling van de bronnen en problematiek*, Brussel, Archief- en Bibliotheekwezen in België, 1973, p. 223-228.
- Remy, Fernand, *De Belgische bibliographie: Historische overzicht van hare ontwikkeling van 1875 tot 1931*. Brussel, Koninklijke Bibliotheek, 1932, 46 p.
- Rombaut, R.A., *Bibliografisch vademecum van de toerist: Tevens katalog van de V.T.B. boekhandels*. Antwerpen, Vlaamse Toeristenbond, [1956], 176 p.
- Somville, Edmond, *La Belgique historique, monumentale et pittoresque: Répertoire bibliographique à l'usage du touriste en Belgique*. Brussel, Touring Club de Belgique, 1903, 144 p. (La petite bibliothèque du Touring Club de Belgique).
- Steenhaut, Wouter & Josée De Clerck, *Inventaris van het archief van Hendrik de Man*. Gent, Amsab-ISG, 2003, 310 p.
- Stengers, Jean, *De Koningen der Belgen: Van Leopold I tot Albert II*. Leuven, Davidsfonds, 1997, 357 p.
- Stevens, Hugo, *Repertorium van de Oostvlaamse pers (met uitzondering van Gent en het arrondissement Aalst): Periode 1914-1940*. Gent, dissertatie RUG-Seminarie Nieuwste geschiedenis, 1976, 362 p.
- Van Daele, Wouter, *Foto's in de Belgische weekbladpers, 1885-1900: Een terreinverkenning*. Gent, dissertatie RUG-Seminarie Nieuwste Tijden, 1981, 243 p.
- Van Den Bogaert, Dirk, *Repertorium van de Gentse pers, 1914-1940*. Gent, dissertatie RUG-Seminarie Nieuwste geschiedenis, 1975, 946 p.
- Van der Hertten, Bart, 'Ministerie van Verkeer en Infrastructuur', in Patricia Van den Eeckhout & Guy Vanthemsche (eds.), *Bronnen voor de studie van het hedendaagse België: 19e-20e eeuw*, Brussel, VUBpress, 1999, p. 447-460.
- Van Hove, Julien, *Repertorium van de in België verschijnende tijdschriften. Répertoire des périodiques paraissant en Belgique*. Brussel, Librairie encyclopédique, 1951-1972, 5 vol.
- Van Molle, Paul, *Het Belgisch parlement, 1894-1972*. Antwerpen, Standaard, 1972, xvi-446 p.

- Van Stockum, C.-M., *Sport: Proeve eener bibliographie op het gebied van sport, van werken en tijdschriften verschenen in de jaren 1890-1912, in Nederland, Engeland, Duitschland, Oostenrijk, Frankrijk, Zwitserland, België en de Vereen. Staten v. N. Amerika*. Den Haag, W.-P. Van Stockum en Zoon, 1913, 289 p.
- Velle, Karel, *De betekenis van de Annuaire du Commerce et de l'industrie de la Belgique*. De Roede van Tielt, xiii, 1982, p. 42-70.
- Velle, Karel, *Het Ministerie van Openbare Werken (1837-1990)*. Brussel, Algemeen Rijksarchief, 1993, 2 vol.
- Velle, Karel, *Recht en gerecht: Bibliografische inleiding tot het institutioneel onderzoek van de rechterlijke macht (1796-1994)*. Brussel, Algemeen Rijksarchief, 1994, 2 vol.

## Literatuur

---

- 100 jaar wielerveden in Brabant, 1892-1992*. [Machelen], Koninklijke Belgische Wielrijdersbond-Brabantse afdeling, 1992, 60 p.
- 1000 ans de transport à Bruxelles: 30 avril - 30 septembre 1979: Catalogue*. [Brussel], s.n., [1979], [70 p.].
- Adair, Daryl, 'Spectacles of Speed and Endurance: The Formative Years of Motor Racing in Europe', in David Thoms, Len Holden & Tim Claydon (eds.), *The Motor Car and Popular Culture in the 20th Century*, Aldershot, Ashgate, 1998, p. 120-134.
- Adams, Douglas, *The Hitch Hiker's Guide to the Galaxy: A Trilogy in Five Parts*. Londen, William Heinemann, 1995, 784 p.
- Affiches Sportives en Belgique, 1890-1940*. Brussel, Gemeentekrediet, 1981, 143 p.
- Akin, William E., *Technocracy and the American Dream: The Technocrat Movement, 1900-1941*. Berkeley, University of California Press, 1977, xv-227 p.
- Alkemade, Fons, *Het beeld van de auto, 1896-1921: Verslag van een speurtocht door Nederlandse collecties*. Deventer, Kluwer Voertuigtechniek, 1996, 231 p. (Conam-reeks, 2).
- Alkemade, Fons, *100 jaar KNAC: Clubtocht door een eeuw heen*. Utrecht, Kosmos-Z&K, 1998, 224 p.
- Altman, Andrew Gavin, *Motoring for the millions? Cars and class in pre-1952 Britain*. Boston, dissertatie Boston College, 1997, ii-297 p.
- Ansary, Pierre, *Le désir automobile: Essai sur la ville*. Brussel, CFC-éditions, 1997, 191 p.
- Antwerpen: Detroit van Europa!? Monografie over de automobielenijverheid in België en in de provincie Antwerpen*. Antwerpen, Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij voor Antwerpen, 1978, 48 p.
- Arets, Raymond & Eric Faure, *Les grandes heures de Francorchamps*. Tournai, Gamma, 1983, 187 p.
- Armitage, John (ed.), *Paul Virilio: From Modernism to Hypermodernism and Beyond*. Londen, Sage, 2000, 245 p. (Theory, Culture & Society, xvi, 1999, nr. 5-6).
- Art, Jan & Luc François (eds.), *Docendo discimus: Liber amicorum Romain Van Eenoo*. Gent, Academia Press, 1999, 1180 p.
- Avakian, Léon, 'Le rythme de développement des voies ferrées en Belgique de 1835 à 1935', *Bulletin de l'Institut des Sciences Economiques*, vii, 1936, nr. 4, p. 449-482.
- Baeck, Mario & Jan De Plus, *Het Belgische geëmailleerde reclamebord*. Neufchâteau, Weyrich Edition, 2002, 159 p.
- Baeten, Guy, André Spithoven & Louis Albrechts, *Mobiliteit: Landschap van macht en onmacht*. Leuven, Acco, 1997, 157 p.
- Baetens, Roland (ed.), *Industriële revoluties in de provincie Antwerpen*. Antwerpen, Standaard, 1984, 468 p.
- Baeye, Maarten & Roeland Dudal, *Snelweg: Het beeld van het snelwegenlandschap in Vlaanderen*. Gent, dissertatie UGent-Burgerlijk ingenieur architect, 2001, s.p.



- Baranowski, Shelley, 'An Alternative to Everyday Life? The Politics of Leisure and Tourism', *Contemporary European History*, 2003, xii, nr. 4, p. 561-572.
- Bardou, Jean-Pierre, Jean-Jacques Chanaron, Patrick Fridenson & James Laux, *La révolution automobile*. Parijs, Albin Michel, 1977, 385 p.
- Barker, T[heo] C., 'The international history of motor transport', *Journal of Contemporary History*, xx, 1985, nr. 1, p. 3-19.
- Barker, Theo (ed.), *The Economic and Social Effects of the Spread of Motor Vehicles: An International Centenary Tribute*. Basingstoke, Macmillan, 1987, xiii-324 p.
- Barker, Theo, 'A German Centenary in 1986, a French in 1995 or the Real Beginning About 1905?', in Theo Barker (ed.), *The Economic and Social Effects of the Spread of Motor Vehicles*, Basingstoke, Macmillan, 1987, p. 1-54.
- Barker, T[heo] C., 'Slow progress: Forty years of motoring research', *Journal of Transport History*, xiv, 1993, nr. 2, p. 142-165.
- Barker, Theo & Dorian Gerhold, *The Rise and Rise of Road Transport, 1700-1990*. Londen, Macmillan, 1993, 118 p.
- Barnett, Gabrielle, 'Drive-By Viewing: Visual Consciousness and Forest Preservation in the Automobile Age', *Technology and Culture*, xlv, 2004, nr. 1, p. 30-54.
- Barrett, Paul, *The Automobile and Urban Transit: The Formation of Public Policy in Chicago, 1900-1930*. Philadelphia, Temple University Press, 1983, xiii-295 p.
- Barthès, Roland, 'Mythologies de l'automobile', in Roland Barthès, *Œuvres complètes*, Paris, Seuil, 1993, vol. I, p. 1136-1142.
- Batchelor, Ray, *Henry Ford: Mass production, modernism and design*. Manchester, Manchester University Press, 1994, x-150 p.
- Baud, Jean-Pierre, 'Le souvenir du Front Populaire chez les cyclotouristes', *Le Mouvement Social*, 1990, nr. 150, p. 59-63.
- Baudhuin, Fernand, *Histoire économique de la Belgique, 1914-1939*. Brussel, Bruylant, 1944, 2 vol.
- Baudhuin, Fernand, *La route moderne et ses problèmes*. Brussel, Fédération routière belge, 1951, 26 p.
- Baudhuin, Fernand, *L'orientation de l'industrie de l'automobile en Belgique: Consultation. Oriëntatie van de automobielenijverheid in België: Raadpleging*. Brussel, Febiac, 1951, 10 p.
- Baudhuin, Fernand, 'Prix, consommation et revenu national', *Bulletin de l'Institut de recherches économiques et sociales*, xiii-xxxiv, 1947-1968.
- Baudry de Saunier, L., 'L'industrie automobile en Belgique', *Omnia*, nr. 314, 6 januari 1912.
- Beckmann, Jörg, 'Mobility and Safety', *Theory, Culture & Society*, xxi, 2004, nr. 4-5, p. 81-100.
- Bedeur, Michel, *Pionniers verviétois de l'automobile: Dasse, Houget, Linon, Ruhl, Snoeck*. Verviers, Nostalgia, 1997, 208 p.
- Bedeur, Michel, *Histoire de l'usine Pieper-Impéria: Mémoire d'une usine*. Dison, Vieux Temps, 2004, 2 vol.
- Bekaert, H[erman], 'Autonomie de la répression de la délinquance routière', *Revue de droit pénal et de criminologie*, xlii, 1962, nr. 7, p. 655-80.
- Belasco, Warren James, *Americans on the Road: From Autocamp to Motel, 1910-1945*. Cambridge, MIT Press, 1979, 212 p.
- Benoit, G[uy], F. Lievens & F. Lousberg (eds.), *Bevoegdheden van Vrederechters en Politierchters: 1892-1992*. Brugge, Die Keure, 1992, xlv-442 p.
- Berger, Michael L., *The devil's wagon in God's country: The automobile and social change in rural America, 1893-1929*. Hamden, Archon Books, 1979, 274 p.
- Berger, Michael L., 'The car's impact on the American family', in Martin Wachs & Margaret Crawford (eds.), *The Car and the City*, Ann Arbor, University of Michigan Press, 1992, p. 57-74.
- Berger, Michael L., *The Automobile in American History and Culture: A Reference Guide*. Westport, Greenwood Press, 2001, 512 p.
- Berghaus, Günter, 'Review Article: New Research on Futurism and its Relations with the Fascist Regime', *Journal of Contemporary History*, xlii, 2007, nr. 1, p. 149-160.
- Bertho Lavenir, Catherine, 'Normes de comportement et contrôle de l'espace: Le Touring Club de Belgique avant 1914', *Le Mouvement Social*, 1997, nr. 178, p. 69-88.

- Bertho Lavenir, Catherine, *La roue et le stylo: Comment nous sommes devenus touristes*. Parijs, O. Jacob, 1999, 438 p.
- Bertho Lavenir, Catherine, 'How the Motor Car Conquered the Road', in Miriam Levin (ed.), *Cultures of Control*, Harwood, 2000, p. 113-134.
- Bertrams, Kenneth, 'Of Men and Platforms: Social Networks and the Organization of Industrial Innovation in Belgium (1900-1970)', *Zeitschrift für Unternehmensgeschichte*, li, 2006, nr. 1, p. 54-69.
- Bessel, Richard, 'Transport', in Colin Chant (ed.), *Science, Technology and Everyday Life, 1870-1950*, Londen, Routledge | The Open University, 1989, p. 162-199.
- Bijker, Wiebe, *Of bicycles, bakelites and bulbs: Towards a theory of sociotechnical change*. Londen, MIT Press, 1995, x- 380 p.
- Birkefeld, Richard & Martina Jung, *Die Stadt, der Lärm und das Licht: Die Veränderung des öffentlichen Raumes durch Motorisierung und Elektrifizierung*. Seelze-Velber, Kallmeyerische Verlagsbuchhandlung, 1994, 206 p.
- Bishop, Charles W., *La France et l'automobile: Contribution française au développement économique et technique de l'automobilisme des origines à la deuxième guerre mondiale*. Parijs, Génin, 1971, 447 p.
- Blanc, Jean-Daniel, *Die Stadt: Ein Verkehrshindernis? Leitbilder städtischer Verkehrsplanung und Verkehrspolitik in Zurich, 1945-1975*. Zürich, Chronos, 1993, 256 p.
- Blanke, David, *Hell on Wheels: The Promise and Peril of America's Car Culture, 1900-1940*. Kansas, Kansas University Press, 2007, 312 p.
- Blondé, Bruno, *Een economie met verschillende snelheden: Ongelijkheden in de opbouw en de ontwikkeling van het Brabantse stedelijke netwerk (ca. 1750 - ca. 1790)*. Brussel, Paleis der Academiën, 1999, 369 p.
- Blum, Françoise, 'Réflexions sur les usagers sexuels de l'automobile, XIXe-XXe siècles: Femmes au volant, figure de l'urbanité?', *Histoire urbaine*, 2004, nr. 11, p. 55-80.
- Böhm, Steffen (e.a.), *Against automobility*. Malden, Blackwell, 2006, 259 p.
- Boileau, Francis Reni, *Voitures de pompiers à Bruxelles: Historique des véhicules automobiles des services d'incendie de l'Agglomération bruxelloise, 1907-1987*. Brussel, Boileau, 1987, 158 p.
- Bois d'Enghien, Thierry, *Le parc automobile belge: Les grandes tendances, 1950-1969*. Bruxelles, dissertation ULB (Kurgan), 1997.
- Boltanski, Luc, 'Les usages sociaux de l'automobile: Concurrence pour l'espace et accidents', *Actes de recherche en sciences sociales*, i, 1975, nr. 2, p. 25-49.
- Bonin, Hubert (e.a.), *Ford en France et en Belgique*. Parijs, P.L.A.G.E., 2004, 317 p.
- Borg, Kevin, 'The "Chauffeur Problem" in the Early Auto Era: Structuration Theory and the Users of Technology', *Technology and Culture*, xl, 1999, nr. 4, p. 797-832.
- Borg, Kevin, *Auto Mechanics: Technology and Expertise in Twentieth-Century America*. Baltimore, Johns Hopkins University Press, 2007, viii-249 p.
- Borscheid, Peter & Clemens Wischermann (eds.), *Bilderwelt des Alltags: Werbung in der Konsumgesellschaft des 19. und 20. Jahrhunderts: Festschrift für Hans Jürgen Teuteberg*. Stuttgart, Steiner, 1995, 417 p.
- Borscheid, Peter, 'Auto und Massenmobilität', in Hans Pohl (ed.), *Die Einflüsse der Motorisierung auf das Verkehrswesen von 1886 bis 1986*, Stuttgart, Steiner, 1988, p. 117-141.
- Bortolotti, Lando & Giuseppe De Luca, *Fascismo e autostrade: Un caso di sintesi: La Firenze-mare*. Milaan, Franco Angeli, 1994, 228 p.
- Bos, Ariejan, 'De gebruikers geteld: Het vroege Nederlandse automobilisme in cijfers en statistieken', in Gijs Mom (e.d.), *Het paardloze voertuig*, Deventer, Kluwer Voertuigtechniek, 1996, p. 17-77.
- Bosmans, Bert, *De Belgische motorfietsen, 1900-1965: Een studie van de techniek, de sociologie, de wetgeving en de economie van de motorfiets en zijn berijder*. Leuven, dissertatie KUL (Buyst), 1996, 137 p.
- Bottles, Scott L., *Los Angeles and the Automobile: The Making of the Modern City*. Berkeley, University of California Press, 1987, xiii-302 p.
- Bouqué, Etienne, 'Over het ontstaan van de wielersport in de 19de eeuw, met bijzondere aandacht voor de situatie in het Gentse', *Tijdschrift voor Geschiedenis van Techniek en Industriële Cultuur*, iii, 1985, 2, p. 19-29.

- Bouqué, Etienne, 'Uit de pioniersjaren van de wielersport: De Gentse velodroom (1892-1894)', *Tijdschrift voor Geschiedenis van Techniek en Industriële Cultuur*, iii, 1985, 2, p. 31-41.
- Bouqué, Etienne, 'De rijwielhandel te Gent op het einde van de 19de eeuw', *Tijdschrift voor Geschiedenis van Techniek en Industriële Cultuur*, iii, 1985, 2, p. 42-51.
- Boval, Philippe & Albert Valcke, *Les Minerva d'aujourd'hui: Itinéraire photographique de la marque automobile belge d'autrefois*. Kortrijk, Eigen beheer, 1999, 199 p.
- Bovy, René, *75 ans du circuit de Spa-Francorchamps et 100 ans de sport mécanique*. Verviers, Imprim'express, 1996, 90 p.
- Bovy, R., Th. Galle & H. Maudoux, *Spa-Francorchamps: Histoire d'un circuit de 1896 à nos jours*. Brussel, La Renaissance du Livre, 2005, s.p.
- Bowden, Sue & Paul Turner, 'Some cross-section evidence on the determinants of the diffusion of car ownership in the inter-war UK economy', *Business History*, xxxv, 1993, nr. 1, p. 55-69.
- Boyne, Walter J., *Power behind the wheel: The evolution of car design and technology*. Londen, Conran Octopus, 1988, 240 p.
- Brandon, Ruth, *Auto mobile: How the car changed life*. Londen, Macmillan, 2002, xii-467 p.
- Braquet, Michel, *Analyse critique de l'évolution des prix des automobiles neuves sur le marché belge de 1958-1977*. Bruxelles, dissertation ULB- Sciences économiques, 1979.
- Bratich, Jack, Packer, Jeremy & Cameron McCarthy (eds.), *Foucault, cultural studies and governmentality*. Albany, State University of New York Press, 2003, ix-369 p.
- Brendon, Piers, *The Motoring Century: The Story of the Royal Automobile Club*. Londen, Bloomsbury, 1997, 432 p.
- Brieler, Ulrich, 'Foucaults Geschichte', *Geschichte & Gesellschaft*, xxiv, 1998, nr. 2, p. 248-282.
- Brilli, Attilio, *La vita che corre: Mitologia dell'automobile*. Bologna, Il Mulino, 1999, 160 p.
- Brilliant, Ashleigh, *The Great Car Craze: How Southern California Collided With the Automobile in the 1920s*. Santa Barbara, Woodbridge Press, 1989, 208 p.
- Brottman, Mikita (ed.), *Car Crash Culture*. Palgrave, MacMillan, 2002, xliii-356 p.
- Browell, Blaine A., 'A Symbol of Modernity: Attitudes Toward the Automobile in Southern Cities in the 1920s', *American Quarterly*, xxiv, 1972, nr. 1, p. 20-44.
- Brown, Bryan J.H. (ed.), *Explorations in Motoring History: The Proceedings of the First United Kingdom History of Motoring Conference, 12th October 1996*. Oxford, Oxbow Books | Bournemouth University, 1997, iv-124 p.
- Brown, Bryan J.H., 'Reaction to the motor car: Rural community response in the 1920s', in Bryan Brown (ed.), *Explorations in Motoring History*, Oxford, Oxbow Books | Bournemouth University, 1997, p. 29-42.
- Brüdermann, Stefan, 'Die Frühzeit des Fahrradverkehrs in Nordwestdeutschland und die Verkehrsdisziplinierung', *Technikgeschichte*, lxiv, 1997, p. 253-268.
- Bryant, Antony, 'Liquid Modernity, Complexity and Turbulence', *Theory, Culture and Society*, xxiv, 2007, nr. 1, p. 127-135.
- Buisseret, Alexandre, 'Les femmes et l'automobile à la Belle Époque', *Le Mouvement Social*, 2000, nr. 192, p. 41-64.
- Buiter, Hans, 'Hoogviadukten in het polderland?' De introductie van de autosnelweg in Nederland', *NEHA-Jaarboek*, lx, 1997, p. 285-306.
- Buiter, Hans & Peter-Eloy Staal, 'City lights: Regulated streets and the evolution of traffic lights in the Netherlands, 1920-1940', *Journal of Transport History*, xxvii, 2006, nr. 2, p. 1-20.
- Burgess-Wise, D., *Automobile Archeology*. Cambridge, Stephens, 1981, 160 p.
- Burman, Barbara, 'Racing Bodies: Dress and Pioneer Women Aviators and Racing Drivers', *Women's History Review*, ix, 2000, nr. 2, p. 299-326.
- Busch, Tracy Nichols, 'A Class on Wheels': *Avtodor and the 'Automobilization' of the Soviet Union, 1927-1935*. Georgetown, dissertatie Georgetown University, 2003, 282 p.
- Callewaert, Staf, 'Bourdieu, Critic of Foucault: The Case of Empirical Social Science against Double-Game-Philosophy', *Theory, Culture & Society*, xxiii, 2006, nr. 6, p. 73-98.
- Campbell, Colin, *The Romantic Ethic and the Spirit of Modern Consumerism*. Oxford, Blackwell, 1990 [1987], 301 p.

- Campus, R. & J. Lavalleye, 'Lagasse de Loch (Charles)', *Biographie Nationale*, 1966, vol. 33, kol. 430-1.
- Carlier, Alfred, *Histoire de l'automobile*. Cannes, L'Imprimerie à l'Ecole, 1946, 29 p. (Bibliothèque de travail, 36).
- Cataruzza, Gregory, *Le déclin de l'industrie automobile belge durant l'Entre-deux-guerres (1919-1939): Une approche de l'offre et de la demande*. Louvain-la-Neuve, dissertation UCL (Dumoulin), 1997.
- Catherine, Lucas, *Bouwen met zwart geld: De groothedswaanzin van Leopold II*. Antwerpen, Houtekiet, 2003, 175 p.
- Centeno, Miguel Angel, 'The New Leviathan: The Dynamics and Limits of Technocracy', *Theory and Society*, xxii, 1993, nr. 3, p. 307-336.
- Chesnais, Jean-Claude, *Les morts violentes en France depuis 1826: Comparaisons internationales*. Parijs, Presses universitaires de France, 1976, xxiv-346 p. (Travaux et documents de l'Institut national d'études démographiques, 75).
- Christiaensen, Stef, *Tussen klassieke en moderne criminele politiek: Leven en beleid van Jules Lejeune*. Leuven, Universitaire Pers Leuven, 2004, 745 p.
- Christophe, Paul, 'La route aux États-Unis', *Annales des travaux publics de Belgique*, lxxxiv, 1931, p. 9-83.
- Christophe, P[aul], 'L'histoire des routes belges', *Annales des travaux publics de Belgique*, lxxxviii, 1935, p. 167-298.
- Church, Roy, *The Rise and Decline of the British Motor Industry*. Londen, MacMillan, 1994, 152 p.
- Clarke, Sally H., *Trust and Power: Consumers, the Modern Corporation, and the Making of the United States Automobile Market*. Cambridge, Cambridge University Press, 2007, xiii-296 p.
- Clymer, Floyd, *Treasury of Early American Automobiles*. New York, McGraw-Hill, 1950, 231 p.
- Cohen, Stanley & Andrew Scull (eds.), *Social control and the state: Historical and comparative essays*. Oxford, Blackwell, 1985 [1983], vii-341 p.
- Cohen, Stanley, *Visions of social control: Crime, punishment and classification*. Cambridge, Polity Press, 1985, viii-325 p.
- Conchon, Anne, '"Police du roulage" en France (XVIIIe-début XIXe siècle)', Ongedrukt papier (T2M 2006), 2006, 9 p.
- Constandt, Marc, *Westende in de Belle Epoque: Van exclusieve badplaats tot spookstad*. Koksijde, De Klaproos, 2007, 160 p.
- Cooter, Roger & Bill Luckin (eds.), *Accidents in History: Injuries, Fatalities and Social Relations*. Amsterdam/Atlanta, Rodopi, 1997, x-273 p.
- Corbett, Claire & Frances Simon, 'Decisions to break or adhere to the rules of the road, viewed from the rational choice perspective', *British Journal of Criminology*, xxxii, 1992, nr. 4, p. 537-549.
- Cornillie, Patrick & Paul Rigolle (eds.), *Vélo-Dromen: Het wielrennen in de Nederlandse literatuur*. Torhout, deBeer, 1991, 127 p.
- Courty, Guillaume, 'Le sens unique: La codification des règles de conduite sur route, 1894-1922', *Politix*, 1990, nr. 10-11, p. 7-20.
- Cross, Donald, 'The development of traffic signs', *Industrial Archaeology*, 1968, nr. 5, p. 266-72.
- Cycles et motocycles, des origines à 1935*. Luik, Musée de la Vie Wallonne, 1971, 104 p.
- Dalby, Michael T & Michael S. Werthman, *Bureaucracy in Historical Perspective*. Glenview, Scott, Foresman and Co., 1971, 178.
- Dandeker, Christophe, *Surveillance, Power and Modernity: Bureaucracy and discipline from 1700 to the Present Day*. Cambridge, Polity Press, 1994 [1990], IX-243 p.
- Danius, Sara, 'The Aesthetics of the Windshield: Proust and the Modernist Rhetoric of Speed', *Modernism/modernity*, viii, 2001, nr. 1, p. 99-126.
- Danos, Michael, 'Chaostheorie und Geschichte', *Geschichte & Gesellschaft*, xxx, 2004, nr. 2, p. 325-338.
- Dauliac, Jean-Pierre (e.a.), *Histoire de l'automobile en France*. Parijs, Nathan, 1982, 190 p.
- Dauvergne, Lucien, *Louis Renault, 1877-1944: Ou 50 ans d'épopée de l'industrie automobile française*. Parijs, La Table Ronde, 1954, 222.

- Davis, Donald Finlay, *Conspicuous Production: Automobiles and Elites in Detroit, 1899-1933*. Philadelphia, Temple University Press, 1988, 320 p.
- Davison, Graeme, *Car Wars: How the car won our hearts and conquered our cities*. Crows Nest, Allen & Unwin, 2004, 332 p.
- De auto in onze maatschappij*. Brussel, VUB-Centrum voor Statistiek en Operationeel Onderzoek, s.d., 117 p.
- de Barsy, Philippe & Paul Frère (eds.), *Livre d'or du Salon de l'automobile, du motocycle et du cycle: Gedenkboek van het Auto-, motor- en rijwielsalon*. Brussel, Edition Promotion Entreprise, 1970, 136 p.
- De Belgen en de verovering van het luchtruim*. Brussel, Hayez, 1976, 140 p.
- De Clercq, Leo, 'Messagerieondernemingen', *Annalen van de Oudheidkundige Kring van het Land van Waas*, lxxi, 1968, nr. 3-4, p. 241-253 en lxxiv, 1971, nr. 1-2, p. 113-114.
- de Hemptinne, Henri, *De evolutie van de marketing in de automobiellindustrie*. Gent, dissertatie RUG-Economische wetenschappen, 1982, x-174 p.
- De Keyser, Marcel, 'De automobiell in Ronse of 75 jaar automerkverdeling', *Annalen van de Geschied- en Oudheidkundige Kring van Ronse en het Tenement van Inde*, xlv, 1995, p. 201-208.
- De la Reine, Charles, *Histoire de douze ans*. Brussel, Le Véloce, 1894-1895, s.p.
- De Lille, K., 'De eerste fiets in Vlaanderen', *Iepers Kwartier*, ii, 1966, p. 76-83.
- De Man, Hendrik, *De uitvoering van het plan van den Arbeid*. Antwerpen, De Sikkel, 1935, 488 p.
- De Meyer, Ronald & Marcel Smets, 'De recente stedenbouwkundige geschiedschrijving in België omtrent negentiende en begin twintigste eeuw', *Belgisch Tijdschrift voor Nieuwste Geschiedenis*, xiii, 1982, nr. 2-3, p. 467-517.
- De Naeyer, A., 'Land-, water- en luchtwegen', in Roland Baetens (ed.), *Industriële revoluties in de provincie Antwerpen*, Antwerpen, Standaard, 1984, p. 253-285.
- De Ruyck, Jean, *Le bureau belge des assureurs automobiles: Le Fonds commun de garantie automobile: L'assurance automobile frontrière: Historique et fonctionnement*. Brussel, Bruylant, 1979, 432 p.
- De Schaepdrijver, Pierre, *De wegenpolitiek in België*. Gent, dissertatie RUG-Economie, 1944, 189 p.
- De Vos, Els, 'Room for the Automobile: A search for an appropriate place in the Belgian single-family home', ongepubliceerde paper (SHOT 2005), 2005, 28 p.
- De Vos, Els, 'Hoe zouden we graag wonen?' *Woonvertogen en -praktijken in de jaren 1960-70 in Vlaanderen*. Leuven, dissertatie KUL-Architectuur, 2008, 521 p.
- De Wever, Bruno, 'Vlaamse Toeristenbond – Vlaamse Automobilistenbond (VTB-VAB)', in *Nieuwe Encyclopedie van de Vlaamse Beweging*, Tielt, Lannoo, 1998, p. 3478-83.
- De Witte, Dirk & E. Vanden Eynde, *De sport in de literatuur*. Brussel, Manteau, 1968, 124 p.
- Deacon, Roger, 'An analytics of power relations: Foucault on the history of discipline', *History of the Human Sciences*, xv, 2002, nr. 1, p. 89-117.
- Deacon, Roger A., *Fabricating Foucault: Rationalising the Management of Individuals*. Londen, Marquette University Press, 2003, 306 p.
- Debaeke, Siegfried, *Het Koningshuis aan de Belgische kust: Een nostalgische terugblik*. Koksijde, De Klaproos, 2006, 239 p.
- Decretion, Séverine, 'La rue saisie par le droit: L'automobile et la réglementation juridique à la Belle Epoque', in Alain Leménorel (ed.), *La rue, lieu de sociabilité? Rencontres de la rue*, Rouen, Université de Rouen, 1997, p. 123-132.
- Deferme, Jo, 'Geen woorden maar daden: Politieke cultuur en sociale verantwoordelijkheid in het België van 1886', *Belgisch Tijdschrift voor Nieuwste Geschiedenis*, xxx, 2000, nr. 1-2, p. 131-171.
- Deferme, Jo, 'De schuld van het toeval: De Belgische Wet op de arbeidsongevallen (1903) als een breekpunt in het parlementaire sociale denken', *Tijdschrift voor Sociale Geschiedenis*, xxvii, 2001, nr. 1, p. 57-76.
- Deferme, Jo, *Uit de ketens van de vrijheid: Het debat over de sociale wetgeving in België, 1886-1914*. Leuven, Universitaire Pers Leuven, 2007, 512 p. (KADOC-Studies, 32).

- Dejongh, Guy (e.a.), 'In de greep van de markt: De integratie van de regionale landbouwmarkten in België, 1700-1850', *Belgisch Tijdschrift voor Nieuwste Geschiedenis*, xxx, 2000, nr. 1-2, p. 5-47.
- Delhaise, Ch., *Etude du marché de l'innovation en matière d'automobiles en Belgique (1895-1912)*. Louvain-la-Neuve, dissertation UCL (Servais), 1997.
- Delmelle, Joseph, *Histoire des chemins de fer belges*. Brussel, Legrain, 1977, 176 p.
- Delmelle, Joseph, *Histoire des tramways et vicinaux belges*. Brussel, Legrain, 1981, 159 p.
- Delsaux, Jean-Paul & John MacEvoy, *Francorchamps 1922-1947*. Jauchelette, Delsaux, 1987, 96 p.
- Delsaux, Jean-Paul, *Marathon de la route, 1931-1971*. Stavelot, Chauveheid, 1991, 144 p.
- Delsaux, Jean-Paul, *100 ans de sport automobile belge*. Jauchelette, Delsaux, 1996, s.p.
- Delsaux, Jean-Paul, *100 ans de salons automobiles à Bruxelles*. Brussel, Febiac, 2002, 120 p.
- Delsinne, L[éon], 'Anseele (Édouard)', *Biographie Nationale*, 1958, vol. 30, kol. 57-64.
- Den Haese, Luc, *Rollen in het koopbeslissingsproces: Theorie en empirische bevindingen bij de aankoop van een wagen*. Gent, dissertatie RUG-Economische wetenschappen, 1974, 223 p.
- Denolf, Marieke, *En zij leerden hun volk reizen...: de arbeiderstoeristenbond 'De Natuurvrienden' van 1927 tot 1994*. Gent, dissertatie UGent-Vakgroep Nieuwste Geschiedenis, 2000, 210 p.
- Denolf, Marieke, 'En zij leerden hun volk reizen...: De Arbeiderstoeristenbond De Natuurvrienden', *Brood & Rozen*, viii, 2003, nr. 2, p. 30-45.
- Depreeuw, Wim, *Landloperij, bedelarij en thuisloosheid: Een socio-historische analyse van repressie, bijstand en instellingen*. Antwerpen | Arnhem | Leuven, Kluwer Rechtswetenschappen | Gouda Quint | Universitaire Pers, 1988, 629 p. (Interuniversitaire reeks criminologie en strafwetenschappen, 16).
- Derwael, Joachim, *Sociale achtergrond van de Gentse sportverenigingen en hun bestuurders op het einde van de negentiende en het begin van de twintigste eeuw (1890-1914)*. Gent, dissertatie UGent-Vakgroep Nieuwste Geschiedenis (E. Vanhaute), 2001.
- Derwael, Joachim, '"Il vaut mieux prendre souci de la qualité que de la quantité ...": De sociale achtergrond van de Gentse sportverenigingen op het einde van de 19de en het begin van de 20ste eeuw', *Handelingen der Maatschappij voor Geschiedenis en Oudheidkunde te Gent*, nieuwe reeks, lv, 2001, p. 413-456.
- Deseijn, Guido, 'Industrialisatie op leven en dood: In Memoriam 15 september 1916: 90 jaar na de eerste tankslag', *Tijdschrift voor industriële cultuur*, 2006, nr. 3 (95), p. 1-49.
- Dienel, Hans-Liudger & Helmuth Trischler (eds.), *Geschichte der Zukunft des Verkehrs: Verkehrskonzepte von der Frühen Neuzeit bis zum 21. Jahrhundert*. Frankfurt, Campus Verlag, 1997, 351 p. (Beiträge zur Historischen Verkehrsforschung, 1).
- Dienel, Hans-Liudger, 'Verkehrsvisionen in den 1950er Jahren: Hubschrauber für den Personenverkehr in Deutschland', *Technikgeschichte*, lxiv, 1997, p. 287-304.
- D'Ieteren 1805-2005: *200 ans d'histoire*. Brussel, Racine, 2005, 189 p.
- Divall, Colin & George Revill, 'Cultures of transport: Representation, practice and technology', *Journal of Transport History*, xxvi, 2005, nr. 1, p. 99-112.
- Dopp, E., 'Recensements du trafic sur les routes de l'État en Belgique', *Annales des travaux publics de Belgique*, lxxviii, 1935, nr. 2, p. 299-322.
- Dopp, E., 'Recensement de la circulation sur les routes de l'État en Belgique, en 1938', *Annales des travaux publics de Belgique*, xciii, 1940, nr. 2, p. 281-3, en nr. 3, p. 389-401, kaart in bijlage.
- Du Pont, Arlette, *De publieke opinie in de pers en de besprekingen in het parlement in verband met het ontstaan van de Belgische Spoorwegen, 1830-1834*. Gent, dissertatie RUG-Geschiedenis, 1963, 278 p.
- Dufresne, Claude, 'Vive l'anarchie! Vive l'argent! La bande à Bonnot', *Historama*, xxxi, 1986, p. 48-56.
- Duhamel, Marina, *Un demi-siècle de signalisation routière: Naissance et évolution du panneau de signalisation routière en France, 1894-1946*. Parijs, Presses de l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées, 1994, 151 p.
- Dunn, James A., *Driving Forces: The Automobile, Its Enemies, and the Politics of Mobility*. Washington, Brookings Institution Press, 1998, 230 p.

- Dupuy, Gabriel, *La dépendance automobile: Symptômes, analyses, diagnostic, traitements*. Parijs, Anthropos, 1999, 160 p.
- Durie, Alistair J., 'The impact of motor traffic on the road system of central Scotland, c. 1896-1919', *Scottish Economic and Social History*, xvii, 1997, nr. 2, p. 92-110.
- Ebeling, Hans, *Roemruchte wedstrijden uit de beginperiode van de automobiel*. Deventer, Peters, 1967, 88 p.
- Ebert, Anne-Katrin, 'Cycling towards the nation: The use of the bicycle in Germany and the Netherlands, 1880-1940', *European Review of History*, xi, 2004, nr. 3, p. 347-364.
- Eckermann, Erik, *Von Dampfwagen zum Auto: Motorisierung des Verkehrs*. Reinbek, Rowohlt Taschenbuch Verlag, 1984 [1981], 254 p.
- Edelmann, Heidrun, *Vom Luxusgut zum Gebrauchsgegenstand: Die Geschichte der Verbreitung von Personenkraftwagen in Deutschland*. Frankfurt, Schriftenreihe des Verbandes der Automobilindustrie, 1989, 257 p.
- Edelmann, Heidrun, *Heinz Nordhoff und Volkswagen: Ein deutscher Unternehmer im amerikanischen Jahrhundert*. Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht, 2003, 362 p.
- Eeckhout, Jimmy, *Repercussies van de motorisatie en mechanisatie van het Belgisch leger tijdens het Interbellum*. Gent, dissertatie RUG-Seminarie Nieuwste Geschiedenis, 1992, 198 p.
- Eeman, Bart, *Bijdrage tot de industriële archeologie in België: Karosseriedesign bij de firma D'leteren frères te Elsene vanaf 1898 tot en met 1934: Massaproductie voor een elite*. Brussel, dissertatie VUB-Letteren en Wijsbegeerte, 1988, 2 vol.
- Eerkens, Eric, *La rationalisation dans l'industrie belge de l'Entre-deux-guerres*. Brussel, Palais des Academies, 2004, 2 vol.
- Eisenberg, Christiane, 'Massensport in der Weimarer Republik: Ein statistischer Überblick', *Archiv für Sozialgeschichte*, xxiii, 1993, p. 137-177.
- Elias, Norbert, 'Technicization and Civilization', *Theory, Culture & Society*, xii, 1995 [1987], nr. 3, p. 7-42.
- Embrechts, Karel, *Sport en functie van sport en sportinformatie in de Gentse pers, 1884-1914*. Gent, dissertatie RUG-Seminarie voor Nieuwste Geschiedenis, 1977, 165 p.
- Emsley, Clive, '"Mother, what did policemen do when there weren't any motors?" The law, the police and the regulation of motor traffic in England, 1900-1939', *Historical Journal*, xxxvi, 1993, nr. 2, p. 357-381.
- Emsley, Clive, 'The regulation of motor traffic in Britain', in Georges Kellens & Claudine Pérez-Diaz (eds.), *Le contrôle de la circulation routière en Europe*, Parijs, L'Harmattan, 1997, p. 77-90.
- Everaert, Greta, *Historische ontwikkeling van de automobielproductie in België, 1895-1950*. Gent, dissertatie RUG-Bedrijfseconomie, 1987, 229 p.
- Ewald, François, *L'accident nous attend au coin de la rue: Les accidents de la circulation, histoire d'un problème*. Parijs, La Documentation Française, 1982, 163 p.
- Eyerman, Ron & Orvar Löfgren, 'Romancing the Road: Road Movies and Images of Mobility', *Theory, Culture & Society*, xii, 1995, nr. 1, p. 53-79.
- Fabrique Nationale d'Armes de Guerre S.A.: Herstal Belgique, 1889-1964*. [Luik], [F.N.], 1965, 300 p.
- Fack, Dietmar, 'Das Deutsche Kraftfahrerschulwesen und die technisch-rechtliche Konstitution der Fahrausbildung, 1899-1943', *Technikgeschichte*, lxvii, 2000, nr. 2, p. 111-138.
- Falasca-Zamponi, Simonetta, 'The Artist to Power? Futurism, Fascism and the Avant-Garde', *Theory, Culture & Society*, xiii, 1996, nr. 2, p. 39-58.
- Fass, Paula, 'Cultural History | Social History: Some Reflections on a Continuing Dialogue', *Journal of Social History*, xxxvii, 2003, nr. 1, p. 39-46.
- Featherstone, Mike, 'Automobilities: An Introduction', *Theory, Culture & Society*, xxi, 2004, nr. 4-5, p. 1-24.
- Feldman, Gerald D., 'Die Deutsche Bank und die Automobilindustrie', *Zeitschrift für Unternehmensgeschichte*, lxiv, 1999, nr. 1, p. 3-14.
- Fenster, J.M., 'The Longest Race', *American Heritage*, xlvii, 1996, nr. 7, p. 64-76.
- Fifty years of Schwinn-built bicycles: The story of the bicycle and its contributions to our way of life, 1895-1945*. Chicago, Arnold, Schwinn & Co., 1945, 90 p.

- Fijnaut, Cyrille, *Opdat de macht een toevlucht zij? Een historische studie van het politieapparaat als een politieke instelling*. Antwerpen, Kluwer, 1979, p. 629-1203 (Interuniversitaire reeks criminologie en strafwetenschappen, 2b).
- Filarski, Ruud, *Kanalen van de koning-koopman: Goederenvervoer, binnenscheepvaart en kanalenbouw in Nederland en België in de eerste helft van de negentiende eeuw*. Amsterdam, NEHA, 1995, 490 p.
- Filarski, Ruud, *The rise and decline of transport systems: Changes in a historical context*. Rotterdam, Rijkswaterstaat, 2004, 100 p.
- Filarski, Ruud & Gijs Mom, *Van transport naar mobiliteit*. Zutphen, Walburg Pers, 2007, 2 vol. (480 p.).
- Finch, Christopher, *Highways to Heaven: The Auto Biography of America*. New York, Harper Collins, 1992, 416 p.
- Fischer, Frank, *Technocracy and the politics of expertise*. Londen, Sage, 1990, 387 p.
- Flageolet-Lardenois, Michèle, 'Une firme pionnière: Panhard et Levassor jusqu'en 1918', *Le Mouvement Social*, 1972, nr. 81, p. 27-45.
- Flik, Reiner, *Von Ford lernen? Automobilbau und Motorisierung in Deutschland bis 1933*. Weimar, Böhlau, 2001, vii-319 p.
- Flink, James J., *America Adopts the Automobile, 1895-1910*. Cambridge, MIT Press, 1970, 359 p.
- Flink, James, *The Car Culture*. Cambridge, MIT Press, 1975, xi-260 p.
- Flink, James J., *The Automobile Age*. Cambridge, MIT Press, 2001 [1988], xii-456 p.
- Flonneau, Mathieu, 'Infrastructure et citadins: Réflexions sur l'acceptation et l'impact de l'automobile à Paris au XXe siècle', *Le Mouvement Social*, 2000, nr. 192, p. 99-119.
- Flonneau, Mathieu, *L'automobile à la conquête de Paris: Chroniques illustrées*. Parijs, Presses de l'école nationale des Ponts et Chaussées, 2003, 287 p.
- Flonneau, Mathieu, *Paris et l'automobile: Un siècle de passions*. Parijs, Hachette, 2005, 348 p.
- Flonneau, Mathieu, 'Paris au coeur de la révolution des usages de l'automobile 1884-1908', *Histoire, économie & société*, xxvi, 2007, nr. 2, p. 61-74.
- Floquet, P.-L., 'Nouvelle route Bruxelles-Anvers', *Bâtir*, 1940, p. 72-76.
- Flower, Raymond & Michael Wynn Jones, *100 Years on the Road: A Social History of the Automobile*. New York, McGraw-Hill, 1981, 224 p.
- Fontaines, Gérard, 'Aux sources du voyage de tourisme contemporain: La diffusion d'un art de voyage à Lyon de la Belle Époque aux Années Folles', *Le Mouvement Social*, 2000, nr. 192, p. 121-135.
- Fonteyne, Robert, 'Camille Jenatzy: Le premier Diable Rouge', *Historicar*, 2000, nr. 7-8, p. 1-33.
- Foreman-Peck, James, 'Diversification and the growth of the firm: The Rover company to 1914', *Business History*, xxv, 1983, nr. 2, p. 179-192.
- Foreman-Peck, James S, 'Death on the Roads: Changing National Responses to Motor Accidents', in Theo Barker (ed.), *The Economic and Social Effects of the Spread of Motor Vehicles*, Basingstoke, Macmillan, 1987, p. 264-290.
- Foreman-Peck, James, Sue Bowden & Alan McKinlay (eds.), *The British Motor Industry*. Manchester, Manchester University Press, 1995, xi-323 p.
- Foster, Mark S., *From streetcar to superhighway: American planners and urban transportation, 1900-1940*. Philadelphia, Temple University Press, 1981, xiv-246 p.
- Foster, Mark S., 'The role of the automobile in shaping a unique city: another look', in Martin Wachs & Margaret Crawford (eds.), *The Car and the City*, Ann Arbor, University of Michigan Press, 1992, p. 186-193.
- Foster, Mark S., *A Nation on Wheels: The Automobile Culture in America Since 1945*. Belmont, Thomson, 2003, viii-216 p.
- Foucault, Michel, *Surveiller et punir: Naissance de la prison*. Parijs, Gallimard, 1975, 318 p.
- Foucault, Michel, 'Governmentality', in Paul Rabinow (ed.), *The essential works of Foucault*, New York, The New Press, 2000, vol. 3, p. 201-222.
- Foucault, Michel, 'Space, knowledge and power', in Paul Rabinow (ed.), *The essential works of Foucault*, New York, The New Press, 2000, vol. 3, p. 349-364.



- Frankema, Ewout & Groote, Peter, 'De modernisering van het Nederlandse wegenet: Nieuwe perspectieven op de ontwikkeling voor 1940', *NEHA-Jaarboek*, lxx, 2002, p. 305-328.
- Fraunholz, Uwe, *Motorphobia: Anti-automobiler Protest in Kaiserreich und Weimarer Republik*. Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht, 2000, 318 p.
- Fraunholz, Uwe, 'Polizeit und Automobilverkehr in Kaiserreich und Weimarer Republik', *Technikgeschichte*, lxx, 2003, p. 139-152.
- French, Michael, 'Manufacturing and models in the commercial vehicle industry: The Albion Motor Company, 1920-1956', *Journal of Transport History*, xv, 1994, nr. 1, p. 59-77.
- Fridenson, P[atrack], *Histoire des Usines Renault: Naissance de la grande entreprise, 1898-1939*. Parijs, Seuil, 1972, 358 p.
- Fridenson, Patrick, 'Pour une histoire de l'automobile en France', *Le Mouvement Social*, 1972, nr. 81, p. 3-8.
- Fridenson, Patrick, 'Une industrie nouvelle: L'automobile en France jusqu'en 1914', *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, xix, 1972, p. 560-562.
- Fridenson, Patrick, 'Les premiers ouvriers français de l'automobile (1890-1914)', *Sociologie du travail*, xxi, 1979, nr. 3, p. 297-325.
- Fridenson, Patrick, 'Some Economic and Social Effects of Motor Vehicles in France since 1890', in Theo Barker (ed.), *The Economic and Social Effects of the Spread of Motor Vehicles*, Basingstoke, Macmillan, 1987, p. 130-147.
- Fridenson, Patrick, 'La société française et les accidents de la route (1890-1914)', *Ethnologie française*, xxi, 1991, nr. 3, p. 306-313.
- Frostick, Michael, *Advertising and the motor-car*. Londen, Lund Humphries, 1970, 159 p.
- Fuchs, J[ohannes] M. & W[illem] J. Simons, *Voort in 't zadel kameraden! Een eeuw fietsen in Nederland*. Amsterdam, De Bussy, [1968], 159 p.
- Furlough, Ellen, 'Making Mass Vacations: Tourism and Consumer Culture in France, 1930s to 1970s', *Comparative Studies in Society and History*, xl, 1998, nr. 2, p. 247-286.
- Gaboriau, P., 'Les trois âges du vélo en France', *Vingtième siècle*, 1991, nr. 29, p. 17-33.
- Gabriels, Jeroen, *Motoren en Motorrijders in België, 1945-1995*. Gent, dissertatie RUG-Geschiedenis (Van Eenoo), 1995, 224 p.
- Garçon, Anne-Françoise, *L'automobile, son monde et ses réseaux: Journée d'études*, Rennes, octobre 1997. Rennes, Presses universitaires de Rennes, 1998, 162 p.
- Garri, Francesco, *Storia della disciplina della circolazione stradale*. Piacenza, La Tribuna, 1964, 389 p.
- Gartman, David, *Auto slavery: The labor process in the American automobile industry, 1897-1950*. Londen, Rutgers University Press, 1987 [1986], xv-348 p.
- Gartman, David, *Auto opium: A Social history of American automobile design*. Londen, Routledge, 1994, xvi-264 p.
- Gartman, David, 'Why Modern Architecture Emerged in Europe, not America: The New Class and the Aesthetics of Technology', *Theory, Culture & Society*, xvii, 2000, nr. 5, p. 75-96.
- Gartman, David, 'Three Ages of the Automobile: The Cultural Logics of The Car', *Theory, Culture & Society*, xxi, 2004, nr. 4-5, p. 169-195.
- Gaspard, Gilbert, *Les demoiselles de Herstal: La motocyclette liégeoise des origines à 1940*. Luik, Vaillant-Carmanne, 1975, 221 p.
- Gatrell, V.A.C., 'Crime, authority and the policeman-state', in F.M.L. Thompson (ed.), *The Cambridge Social History of Britain, 1750-1950*, Cambridge, Cambridge University Press, 1993, vol. 3, p. 243-310.
- Geels, Thérèse, *Analyse économétrique de la demande d'essence en Belgique*. Louvain-la-Neuve, dissertation UCL-Sciences économiques, 1980.
- Geeraerd, Bernard, *La dynastie Pilette: un siècle, trois hommes et des voitures*. [Waterloo], Apach P&P, [2001], 128 p.
- Geldhof, Patriek & Dries Vanyssacker, *En de broodrenner, hij fietste verder: Het wielrennen in België tijdens WO II*. Leuven, Acco, 2005, 196 p.

- Génicot, Léopold, 'Etudes sur la construction des routes en Belgique. Deuxième partie: L'occupation française. Troisième partie: La période hollandaise', *Bulletin de l'Institut de recherches économiques et sociales*, xiii, 1947, nr. 5, p. 477-506.
- Génicot, Léopold, *Histoire des routes belges depuis 1704*. Brussel, Office de Publicité, 1948, 78 p.
- Genicot, Luc-Francis & Jean-Pierre Hendrickx (eds.), *Wallonie-Bruxelles: Berceau de l'industrie sur le continent européen*. Louvain-la-Neuve, Patrimoine industrielle Wallonie-Bruxelles, 1990, 254 p.
- Genot, Victor, *De la voirie publique par terre: Grande et petite voirie, urbanisation, protection des sites, permissions et concessions sur la voirie, responsabilité des pouvoirs publics*. Brussel, Bruylant, 1964, 715 p.
- Gérard, Hervé, *Les débuts de l'aviation militaire en Belgique (1910-1914) et le baron Pierre de Caters, premier aviateur belge*. Louvain-la-Neuve, dissertation UCL-Histoire (H. Haag), 1977.
- Gérard, Hervé, *Histoire de l'aviation belge*. Brussel, Legrain, [1978], 182 p.
- Gérard, Hervé, 'Caters (Pierre)', *Biographie Nationale*, 1983, vol. 43, kol. 172-180.
- Gérard, Hervé, *Les as de l'aviation belge*. Braine-l'Alleud, Collet, 1985, 224 p.
- Gérard, Jo, *Het vervoer 1830-1930*. Hasselt, Heideland, 1979, 116 p.
- Gerbod, Paul, 'La 'petite reine' en France du Second Empire aux années 30', *Information Historique*, xlviii, 1986, 2, p. 69-79.
- Gerstenberger, Heide & Ulrike Welke, 'Sozialgeschichte der Technik: Von der Kunst des Navigierens zum wissenschaftlich-technischen System der Astro-Navigation', *Geschichte & Gesellschaft*, xxii, 1996, nr. 2, p. 194-220.
- Gert Simonsen, Dorthé, 'Accelerating Modernity: Time-space compression in the wake of the aeroplane', *Journal of Transport History*, xxvi, 2005, nr. 2, p. 98-117.
- Ghilain, Philippe, Georges Kellens & Robert Quintin, 'La répression des infractions routières en Belgique', in Georges Kellens & Claudine Pérez-Diaz (eds.), *Le contrôle de la circulation routière en Europe*, Parijs, L'Harmattan, 1997, p. 103-35.
- Giddens, Anthony, *Modernity and Self-Identity: Self and Society in the Late Modern Age*. Cambridge, Polity Press, 1994 [1991], 256 p.
- Gilliams, H., 'Proces-verbaal en verkeersrecht', *Jura Falconis*, xix, 1982, winternr., p. 159-188.
- Godart, Albert & Albert Leroy (eds.), *L'automobile, phénomène économique et social: Colloque des 17 et 18 septembre 1964*. Brussel, ULB-Institut de Sociologie, 1964, multip.
- Godart, A[lbert], *Approche sociologique de la sécurité routière*. Revue de l'Institut de Sociologie, 1970, nr. 4, p. 611-39.
- Godart, A[lbert] (e.a.), *L'automobile dans la société*. Bruxelles, ULB, 1972, 196.
- Goey, Ferry de, 'Henri Deterding, Royal Dutch | Shell and the Dutch Market for Petrol, 1902-46', *Business History*, xlv, 2002, nr. 4, p. 55-84.
- Goldfield, David R & Blaine A. Browell, 'The Automobile and the City in the American South', in Theo Barker (ed.), *The Economic and Social Effects of the Spread of Motor Vehicles*, Basingstoke, Macmillan, 1987, p. 115-129.
- Greenwood, M., W.J. Martin & W.T. Russell, 'Deaths by Violence, 1837-1937', *Journal of the Royal Statistical Society*, civ, 1941, nr. 2., p. 146-171.
- Gregoire, J.M., *Autosnelwegen in België: Ontstaan en verwezenlijking*. Brussel, Simon Stevin, 1985, 216 p.
- Gregor, Neil, 'Big Business and the 'Blitzkriegswirtschaft': Daimler Benz AG and the Mobilisation of the German War Economy, 1939-42', *Contemporary European History*, 1997, vi, nr. 2, p. 193-208.
- Griffin, Larry & Marcel van der Linden (eds.), *New Methods for Social History*. Cambridge | Amsterdam, University of Cambridge | IISG, 1998, 165 p. (Supplements of the International Review of Social History, 6)
- Grosbois, Thierry, 'Ford en Belgique: De l'enclave américaine et anglaise au statut de producteur national', in Hubert Bonin (e.a.), *Ford en France et en Belgique*, Parijs, P.L.A.G.E., 2004, p. 108-122.
- Grübler, Arnulf, *Technology and global change*. Cambridge, Cambridge University Press, 2003, x-452 p.

- Gudjons, Anette, *Die Entwicklung des "Volksautomobils" von 1904 bis 1945 unter besonderer Berücksichtigung des "Volkswagens": Ein Beitrag zu Problemen der Sozial-, Wirtschaftsgeschichte und Technikgeschichte des Automobils*. Hannover, dissertatie Universität. Hannover, 1988.
- Gunn, Simon, 'From Hegemony to Governmentality: Changing Conceptions of Power in Social History', *Journal of Social History*, xxxix, 2006, nr. 3, p. 705-720.
- Gutfr[e]und, Owen D., *Twentieth century sprawl: Highways and the reshaping of the American Landscape*. New York, Oxford University Press, 2004, xiv-297 p.
- Hagman, Olle, *The Meaning of the Automobile: An Anthropological Approach to Swedish Automobility*. Göteborg, Univ. Göteborg, 1991, 86 p.
- Hardenberg, Horst O., *The Oldest Precursor of the Automobile: Ferdinand Verbiest's Steam Turbine-Powered Vehicle Model*. Warrendale, Society of Automotive Engineers, 1995, 36 p.
- Harmond, Richard, 'Progress and flight: An interpretation of the American cycle craze of the 1890s', *Journal of Social History*, v, 1971-1972, nr. 2, p. 235-257.
- Harrison, A[nthony] E., 'The Competitiveness of the British Cycle Industry, 1890-1914', *Economic History Review*, xxii, 1969, nr. 2, p. 287-303.
- Harrison, A[nthony] E., 'F. Hopper and co.: The problems of capital supply in the cycle manufacturing industry, 1891-1914', *Business History*, xxiv, 1982, nr. 1, p. 3-23.
- Harrison, A[nthony] E., 'The origins and growth of the UK cycle industry to 1900', *Journal of Transport History*, vi, 1985, nr. 1, p. 41-70.
- Hartmannsgruber, Friedrich, '„... ungeachtet der noch ungeklärten Finanzierung": Finanzplanung und Kapitalbeschaffung für den Bau der Reichsautobahnen 1933-1945', *Historische Zeitschrift*, cclxxviii, 2004, nr. 3.
- Hascher, Michael, *Politikberatung durch Experten: Das Beispiel der deutschen Verkehrspolitik im 19. und 20. Jahrhundert*. Frankfurt, Campus Verlag, 2006, 362 p. (Beiträge zur Historischen Verkehrsforschung des Deutschen Museums, 8)
- Haubner, Barbara, *Nervenkitzel und Freizeitvergnügen: Automobilismus in Deutschland 1886-1914*. Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht, 1998, 225 p.
- Hayter, Teresa & David Harvey (ed.), *The Factory and the City: The Story of the Cowley Automobile Workers in Oxford*. Londen, Mansell, 1993, xii-308 p.
- Henri, Daniel, 'Comptes, mécomptes et redressement d'une gestion industrielle: Les automobiles Peugeot de 1919 à 1930', *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, xxxii, 1985, nr. 1, p. 30-74.
- Hentschel, Volker, 'Staat und Verkehr: Motive, Ziele und Mittel der Verkehrspolitik westlicher Industriestaaten seit 1880', in Hans Pohl (ed.), *Die Einflüsse der Motorisierung auf das Verkehrswesen von 1886 bis 1986*, Stuttgart, Steiner, 1988, p. 53-76.
- Herf, Jeffrey, 'The Engineer as Ideologue: Reactionary Modernists in Weimar and Nazi Germany', *Journal of Contemporary History*, xix, 1984, nr. 4, p. 631-648.
- Holden, Len, 'Fording the Atlantic: Ford and Fordism in Europe', *Business History*, xlvii, 2005, nr. 1, p. 122-127.
- Holley, I.B. jr., 'Blacktop: How Asphalt Paving Came to the Urban United States', *Technology and Culture*, xlv, 2003, nr. 4, p. 703-733.
- Holt, Richard, *Sport and society in modern France*. Londen, MacMillan, 1981, xv-256 p.
- Holt, Richard, 'The bicycle, the bourgeoisie and the discovery of rural France, 1880-1914', *British Journal of Sports History*, ii, 1985, nr. 2, p. 127-139.
- Holt, Richard, *Sport and the British: A Modern History*. Oxford, Clarendon Press, 1989, xiii-396 p.
- Hondermarcq, H[enri], *De Belgische wegen*. Brussel, Militair geografisch instituut, 1952, 40 p.
- Hoornaert, Geert, *Post- en verkeerswezen te Roeselare door de tijden heen, 1500-1913*. Aartrijke, Decock, 1995, 334 p.
- Horras, Gerhard, *Die Entwicklung des deutschen Automobilmarktes bis 1914*. München, Florentz, 1982, ix-379 p.
- Houben, Francine & Luisa Maria Calabrese (eds.), *Mobility: Room with a view*. Rotterdam, NaI, 2003, 447 p.
- Hougardy, Philippe & Guy de Leuze, 1896-1996: *Koninklijke Automobiël Club van België*. [Brussel], [RACB], [1996], 34 p.

- Hoyman, Michele H., *Power Steering: Global Automakers and the Transformation of Rural Communities*. Lawrence, University Press of Kansas, 1997, xx-262 p.
- Hoyos, Carl G. (ed.), *Psychologie de la circulation routière*. Parijs, Presses universitaires de France, 1968, 277 p.
- Huggins, Mike J., 'More Sinful Pleasures? Leisure, Respectability and the Male Middle Classes in Victorian England', *Journal of Social History*, xxxiii, 2000, nr. 3, p. 585-600.
- Hugill, P.J., 'Good roads and the automobile in the United States', *Geographical Review*, lxxii, 1982, p. 330-340.
- Ickx, Jacques, *Ainsi naquit l'automobile*. Lausanne, Edita, 1971, 245 p.
- In memoriam Gustave Magnel*. Gent, Vanmelle, [1956], 94 p.
- Interrante, Joseph, 'The road to Autopia: The automobile and the spatial transformation of American culture', in Daniel Lewis & Laurence Goldstein (eds.), *The automobile and American culture*, Ann Arbor, University of Michigan Press, 1996, p. 89-104.
- Ishaque, Muhammed M. & Robert B. Noland, 'Making roads safe for pedestrians or keeping them out of the way? An historical perspective on pedestrian policies in Britain', *Journal of Transport History*, xxvii, 2006, nr. 1, p. 115-137.
- Jacquemyns, Guillaume, *Histoire contemporaine du Grand-Bruxelles*. Brussel, Vanderlinden, 1936, 248 p.
- Jageneau, Dries, *Uitspraken omtrent verkeer*. Brussel, Bond Beter Leefmilieu, 1980, 184 p.
- Jan Piers: 1920-Oostende-1990*. Oostende, Oostendse Persclub, 1990, 370 p.
- Janfils, Christian, *La consommation automobile en Belgique: Etude économétrique du parc automobile et des immatriculations de voitures neuves, 1960-1985*. Namur, dissertation FUNDP-Sciences économiques et sociales, 1988.
- Janne, H., 'Administration publique et progrès technique', *Revue de l'Institut de sociologie*, 1948, p. 551-576.
- Jennings, Jan (ed.), *Roadside America: The Automobile in Design and Culture*. Ames, Iowa State University Press, 1990, x-220 p.
- Jeremiah, David, 'Filling Up: The British Experience, 1896-1940', *Journal of Design History*, viii, 1995, nr. 2, p. 97-116.
- Jeremiah, David, 'Images of Motoring', in Bryan Brown (ed.), *Explorations in Motoring History*, Oxford, Oxbow Books | Bournemouth University, 1997, p. 1-16.
- Jeremiah, David, *Representations of British Motoring*. Manchester, Manchester University Press, 2007, x-258 p.
- Joerges, Bernward, 'Do Politics Have Artefacts?', *Social Studies of Science*, xxix, 1999, nr. 3, p. 411-31.
- Kamenka, Eugene & Martin Krygier (ed.), *Bureaucracy: The Career of a Concept*. Londen, Edward Arnold, 1979, 165 p.
- Käsmann, Ferdinand C.W., *Automobil-Weltrekorde: Technische Chronologie, 1896-1981*. München, Oldenbourg, 1981, 60.
- Kaufmann, Vincent, 'On transport history and contemporary social theory', *Journal of Transport History*, xxiii, 2007, nr. 2, p. 302-6.
- Kay, Jane Holtz, *Asphalt Nation: How the Automobile Took Over America, and How We Can Take It Back*. New York, Crown Publishers, 1997, xii-418 p.
- Keats, John, *The Insolent Chariots*. Philadelphia, Lippincott, 1958, 232 p.
- Kellens, Georges & Claudine Pérez-Díaz (eds.), *Le contrôle de la circulation routière dans les pays de la CEE*. Parijs, L'Harmattan, 1997, 325 p.
- Kemp, L.W., 'Aesthetes and engineers: The occupational ideology of highway design', *Technology and Culture*, xxvii, 1986, p. 759-797.
- Kerklaan, Peter, 'De lange houdbaarheid van de Ongevallenwet in Nederland, 1901-1967', *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geschiedenis*, iii, 2006, nr. 4, p. 64-90.
- Kern, Stephen, *The culture of time and space, 1880-1918*. Cambridge, Harvard University Press, 1983, 372 p.
- Kirchberg, Peter & Eberhard Wächtler, *Carl Benz, Gottlieb Daimler, Wilhelm Maybach*. Leipzig, Teubner, 1983 [1981], 106 p.
- Kirsch, David A., *The Electric Vehicle and the Burden of History*. New Brunswick, Rutgers University Press, 2000, xiii-291 p.

- Klenke, Dieter, *Bundesdeutsche Verkehrspolitik und Motorisierung: Konflikttrachtige Weichenstellungen in den Jahren des Wiederaufstiegs*. Stuttgart, Steiner, 1993, 363 p.
- Kletzlén, Anne, *L'automobile et la loi: Comment est né le code de la route?*. Parijs, L'Harmattan, 2000, 209 p.
- Kline, Robert & Trevor Pinch, 'Users as agents of technological change: The social construction of the automobile in the United States', *Technology and Culture*, xxxvii, 1996, nr. 4, p. 763-95.
- Kline, Ronald R., *Consumers in the Country: Technology and Social Change in Rural America*. Baltimore, Johns Hopkins University Press, 2000.
- Knie, Andreas & Mikael Hard, 'Die Dinge gegen den Strich Bursten: De-Constructiönsübungen am Automobil', *Technikgeschichte*, lx, 1993, nr. 3, p. 224-242.
- Knie, Andreas, 'Die Interpretation des Autos als Rennreiselimousine: Genese, Bedeutungsprägung, Fixierungen und verkehrspolitische Konsequenzen', in Hans-Liudger Dienel & Helmuth Trischler (eds.), *Geschichte der Zukunft des Verkehrs*, Frankfurt, Campus Verlag, 1997, p. 245-59.
- Knott, John William, 'Road Traffic Accidents in New South Wales, 1881-1991', *Australian Economic History Review*, xxxiv, 1994, nr. 2, p. 80-116.
- Knott, John William, 'Speed, modernity and the motor car: The making of the 1909 motor traffic act in New South Wales', *Australian Historical Studies*, xxvi, 1994, nr. 103, p. 221-241.
- Knott, John William, '"The Conquering Car": Technology, Symbolism and the Motorisation of Australia before World War Two', *Australian Historical Studies*, xxxi, 2000, nr. 114, p. 1-26.
- Koch, Hans-Joachim, *Rechtliche Instrumente einer dauerhaft umweltgerechten Verkehrspolitik*. Baden-Baden, Nomos, 2000, 279 p.
- Kocka, Jürgen, 'Social history in Germany', *Tijdschrift voor Sociale Geschiedenis*, xxiii, 1997, nr. 2, p. 137-146.
- Kocka, Jürgen, 'Losses, gains and opportunities: Social history today', *Journal of Social History*, xxxvii, 2003, nr. 1, p. 21-28.
- Kopper, Christopher, '"Gute Straßen bis ins letzte Dorf!": Neue Forschungen zur Verkehrsgeschichte', *Archiv für Sozialgeschichte*, xlv, 2005, p. 615-624.
- Kornrumpf, Martin, *HAFRABA e.V.: Deutsche Autobahn-Planung 1926-1934*. Bonn, Kirschbaum, 1990, 94 p. (Archiv für die Geschichte des Strassenwesens, 7)
- Koshar, Rudy, 'What ought to be seen': Tourists' Guidebooks and National Identities in Modern Germany and Europe', *Journal of Contemporary History*, xxxiii, 1998, nr. 3, p. 323-340.
- Koshar, Rudy, 'On the history of the automobile in everyday life', *Contemporary European History*, 2001, x, nr. 1, p. 143-154.
- Koshar, Rudy (ed.), *Histories of leisure*. Oxford, Berg, 2002, ix-365 p.
- Koshar, Rudy, 'Cars and Nations: Anglo-German Perspectives on Automobility Between the World Wars', *Theory, Culture & Society*, xxi, 2004, nr. 4-5, p. 121-144.
- Krause, Joachim, 'Das Fahrrad: Von der "kindischen" Kombinatorik zur Montage', Wolfgang Ruppert (red.), *Fahrrad, Auto, Fernsehschrank. Zur Kulturgeschichte der Alltagsdinge*, Frankfurt, Fischer Taschenbuch, 1993, p. 79-118.
- Kugler, Anita, 'Von der Werkstatt zum Fließband: Etappen der frühen Automobilproduktion in Deutschland', *Geschichte & Gesellschaft*, xiii, 1987, nr. 3, p. 304-339.
- Kuhm, Klaus, *Das eilige Jahrhundert: Einblicke in die automobile Gesellschaft*. Hamburg, Junius Verlag, 1997 [1995], 234 p.
- Kuhm, Klaus, *Moderne und Asphalt: Die Automobilisierung als Prozess technologischer Integration und sozialer Vernetzung*. Pfaffenweiler, Centaurus, 1997, 272 p.
- Kühne, Thomas, 'Massenmotorisierung und Verkehrspolitik im 20. Jahrhundert: Technikgeschichte als politische Sozial- und Kulturgeschichte', *Neue Politische Literatur*, xli, 1996, nr. 2, p. 196-229.
- Kupélian, Yvette, Jacques Kupélian & Jacques Sirtaine, *De geschiedenis van de Belgische auto: Het fabelachtige verhaal van meer dan honderd automobielenmerken*. Tielt, Lannoo, 1980, 235 p.

- Kupélian, Yvette, *Soixante ans de competition automobile en Belgique, 1896-1956*. Rixensart, Kupélian | De Boeck, 1981, 232 p.
- Kupélian, Yvette & Jacques Kupélian, *Geschiedenis van Mercedes-Benz*. Overijse, Jacques Kupélian, 1981, 223 p.
- Kupélian, Yvette & Jacques Kupélian, *Minerva*. Overijse, Jacques Kupélian, 1985, 179 p.
- Kurgan-Van Hentenryk, Ginette (e.a.) (ed.), *Dictionnaire des patrons en Belgique: Les hommes, les entreprises, les réseaux*. Brussel, De Boeck Université, 1996, 729 p.
- La Belgique Retro*. Brussel, Reader's Digest, 1988, 302 p.
- LaBruhèze, Adri Albert de & Frank Veraart, 'Fietsen en verkeersbeleid: Het fietsgebruik in negen Westeuropese steden in de twintigste eeuw', *NEHA-Jaarboek*, lxii, 1999, p. 138-170.
- Lacombe, Dany, 'Reforming Foucault: A critique of the social control thesis', *British Journal of Sociology*, xlvii, 1996, nr. 2, p. 332-352.
- Lagrée, Michel, 'Le clergé catholique devant le développement de l'automobile', in Michel Lagrée, *Religion et modernité*, Rennes, PU de Rennes, 2003, p. 271-283.
- Lamarcq, Danny, 'Over de keien van Vlaanderen: Een bijdrage tot de bestratingsgeschiedenis', *Handelingen van het Zottegems Genootschap voor Geschiedenis en Oudheidkunde*, VI, 1993, p. 35-45.
- Lambrechts, Lode, *De F.N.-Auto te Luik, 1900-1935: Een bijdrage tot de industriële archeologie in België*. Gent, dissertatie RUG-Seminarie voor Plastische Kunst, 1980, 3 vol.
- Lascoumes, Pierre, P. Poncela & P. Lenoël, *Les grandes phases d'incrimination: Les mouvements de la législation pénale, 1815-1940*. Parijs, GAPP-CNRS, 1992, 218 p.
- Lauters, Francis, *Les débuts du cyclisme en Belgique (Souvenirs d'un vétéran)*. Brussel, Office de Publicité, 1936, xii-257 p.
- Lauwers, Jos, 'Vroegere automobielenijverheid in Brabant', *Brabant*, 1977, nr. 6, p. 4-11
- Lauwers, Jozef, *Geschiedenis van de auto, de auto in België en de voormalige autofabriek "Excelsior" te Zaventem*. Antwerpen, Vlaamse Toeristenbond, 1978, 28 p. (Vlaamse Toeristische Bibliotheek, 232-3).
- Laux, James M., *In First Gear: The French Automobile Industry to 1914*. Liverpool, Liverpool University Press, 1976, xiii-239 p.
- Laux, James M., *The European automobile industry*. New York, Twayne, 1992, ix-292 p.
- Lears, Jackson T.J., 'Two On the Aisle', *Radical History Review*, xxxvii, 1987, p. 69-81.
- Leavitt, Helen, *Superhighway-Superhoax*. Garden City, Doubleday, 1970, 324 p.
- Lecocq, J.-L., *Contribution à l'histoire de l'automobile à Bruxelles, 1894-1914*. Bruxelles, dissertation ULB, 1980.
- Legrand, Eric, *TW 1948-1963*. Brussel, Touring Wegenhulp, 1963, 222 p.
- Leménorel, Alain (ed.), *La rue, lieu de sociabilité? Rencontres de la rue: Actes du colloque de Rouen, 16-19 novembre 1994*. Rouen, Université de Rouen, 1997, 472 p. (Publications de l'Université de Rouen, 214).
- Lente, Dick van, *Techniek en ideologie: Opvattingen over de maatschappelijke betekenis van technische vernieuwingen in Nederland, 1850-1920*. Groningen, Wolters-Noordhoff/Forsten, 1988, 235 p.
- Leroy, Albert, 'La sécurité social, devoir social', *Revue de l'Institut de Sociologie*, 1970, nr. 4, p. 641-660.
- Leroy, A[lbert], 'L'automobile belge: 80 ans d'histoire', *Agéfi, Agence économique et financière*, nr. 3, april 1980.
- Lesseig, Corey T., *Automobility: Social Change and the American South, 1909-1939*. New York, Routledge, 2001, 142 p.
- Lessing, Hans-Erhard, 'Revolution auf Rädern: Die Neuentdeckung des Erfinders Karl von Drais', *Kultur & Technik*, xvii, 1993, nr. 1, p. 14-21.
- Levin, Miriam R. (ed.), *Cultures of Control*. Amsterdam, Harwood Academic Publishers, 2000, xiv-274 p.
- Lewis, David L. & Laurence Goldstein (ed.), *The Automobile and American Culture*. Ann Arbor, University of Michigan Press, 1996 [1980/1983], viii-423 p.
- Lewis, Tom, *Divided Highways: Building the Interstate Highways, Transforming American Life*. New York, Viking, 1997, 354 p.

- Lianos, Michalis, 'Social Control after Foucault', *Surveillance & Society*, i, 2003, nr. 3, p. 412-430.
- Limbouurg, Marleen, *Toerisme en politiek: De Vlaamse Toeristenbond, 1919-1939*. Brussel, dissertatie VUB (Witte), 1987, 206 p.
- Linders-Rooijendijk, M[athea] F.A., *Gebaande wegen voor mobiliteit en vrijetijdsbesteding: De ANWB als vrijwillige associatie, 1883-1937*. Heeswijk, dissertatie Katholieke Universiteit Brabant, 1989, 469 p.
- Lindgren, Björn & Charles Stuart, 'The Effects of Traffic Safety Regulation in Sweden', *Journal of Political Economy*, lxxxviii, 1980, nr. 2, p. 412-427.
- Ling, Peter J., *America and the Automobile: Technology, Reform and Social Change, 1893-1923*. Manchester, Manchester University Press, 1992 [1990], vi-202 p.
- Lis, Catharina, Hugo Soly & Dirk Van Damme, *Op vrije voeten? Sociale politiek in West-Europa (1450-1914)*. Leuven, Kritak, 1985, 240 p.
- Livre d'or de l'automobile et de la motocyclette: Un demi-siècle d'efforts et d'initiatives des industriels belges*. Luik, Royal Motor Union, 1951, 258 p.
- López, Alberte Martínez, 'Belgian investment in tramways and light railways: An international approach, 1892-1935', *Journal of Transport History*, xxiv, 2003, nr. 1, p. 59-77.
- Lord Montagu of Beaulieu & F. Wilson McComb, *Behind the Wheel: The Magic and Manners of Early Motoring*. New York, Paddington Press, 1977, 224 p.
- Lord, Trevor, 'The development of the petrol filling station, 1895-1939', in Bryan Brown (ed.), *Explorations in Motoring History*, Oxford, Oxbow Books | Bournemouth University, 1997, p. 43-48.
- Loubet, Jean-Louis, 'Les grands constructeurs privés et la reconstruction: Citroën et Peugeot, 1944-1951', *Historie, économie et société*, ix, 1990, nr. 3, p. 441-469.
- Loubet, Jean-Louis, 'Citroën dans les années trente', *Histoire, économie & société*, xv, 1996, nr. 2, p. 281-298.
- Loubet, Jean-Louis, 'L'industrie automobile française: Un cas original?', *Histoire, économie & société*, xviii, 1999, nr. 2, p. 419-434.
- Loubet, Jean-Louis, 'Peugeot: Histoire complexe d'une croissance externe (1974-1978)', *Histoire, économie & société*, xx, 2001, nr. 3, p. 405-416.
- Luckin, Bill, 'War on the Roads: Traffic, Accidents and Social Tension in Britain, 1939-1945', in Roger Cooter & Bill Luckin (eds.), *Accidents in History*, Amsterdam | Atlanta, Rodopi, 1997, p. 234-254.
- Lundin, Per, 'American Numbers Copied! Shaping the Swedish Postwar Car Society', *Comparative Technology Transfer and Society*, ii, 2004, nr. 3, p. 303-337.
- Maertens, F., 'Amélioration de la voirie comunale en Belgique', *Annales des travaux publiés de Belgique*, lxxxv, 1932, nr. 3, p. 427-440.
- Mahaim, Ernest, *Les abonnements d'ouvriers sur les lignes de chemins de fer belges et leurs effets sociaux*. Brussel, Misch & Thron, 1910, xv-259 p. (Instituts Solvay. Travaux de l'Institut de Sociologie. Notes & Mémoires, 11).
- Mahoney, J., 'Path Dependence in Historical Sociology', *Theory and Society*, xxix, 2000, nr. 4, p. 507-548.
- Mahy, Ivan & Jacques Kupélian, *Provinciaal Automuseum Houthalen*. Hasselt, Concentra, [1975], 107 p.
- Mahy, Ivan, *Salon de l'automobile miniature: Les ancêtres et leur histoire: Exposition Bruxelles, Kredietbank, 14 janvier - 7 février 1982: Catalogue*. Brussel, Kredietbank, 1982, s.p.
- Malherbe, Alain, 'Nessonvaux: Les usines Impéria', in *Le patrimoine industriel en Wallonie*, Luik, Perron, 1994, p. 60-62.
- Marchand, Roland, *Advertising the American dream: Making way for Modernity, 1920-1940*. Berkeley, University of California Press, 1985, xxii-448 p.
- Marchand, Roland, 'Customer Research as Public Relations: General Motors in the 1930s', in Susan Strasser (e.a.) (eds.), *Getting and spending*, Cambridge, Cambridge University Press | German Historical Institute, 1998, p. 85-109.
- Mattheus, Ruben, *De interne geschiedenis van de Koninklijke Belgische Wielrijdersbond, de Union Cycliste Internationale en hun Belgische voorzitters (1882-1922)*. Leuven, dissertatie KUL (Vanysacker), 2005, 263 p.

- Matthiessen, Axel, *Vom Kasten auf Rädern zur rollenden Skulptur: Die Revolutionierung des Automobildesigns in den 30er Jahren*. Hamburg, dissertatie Universität Hamburg, 1990, 210 p.
- Mauch, Christof & Thomas Zeller (eds.), *The World Beyond the Windshield: Roads and Landscapes in the United States and Europe*. Athens, Ohio University Press, 2008, 312 p.
- Maxcy, G., *The Multinational Motor Industry*. Londen, Croom Helm, 1981, 290 p.
- May, George S. (ed.), *The automobile industry, 1896-1920*. New York, Facts on File, 1990, xxiv-485 p.
- Mayer, John A., 'Notes towards a Working Definition of Social Control in Historical Analysis', in Stanley Cohen & Andrew Scull (eds.), *Social Control and the State*, Oxford, Basil Blackwell, 1985 [1983], p. 17-38.
- McCracken, Grant, *Culture and Consumption: New Approaches to the Symbolic Character of Consumer Goods and Activities*. Bloomington, Indiana University Press, 1990 [1988], xv-174 p.
- McKay, John P., *Tramways and Trolleys: The Rise of Urban Mass Transport in Europe*. Princeton, Princeton University Press, 1976, 266 p.
- McShane, Clay, *Down the Asphalt Path: The Automobile and the American City*. New York, Columbia University Press, 1994, xvii-288 p.
- McShane, Clay, *The Automobile: A Chronology of Its Antecedents, Development, and Impact*. Londen, Fitzroy Dearborn, 1997, xiv-221 p.
- McShane, Clay, 'The origins and globalization of traffic control signals', *Journal of Urban History*, xxv, 1999, nr. 2, p. 379-404.
- Mémorial du Royal Touring Club de Belgique, 1895-1955. Brussel, Touring Club de Belgique, 1955, 334 p.
- Merki, Christoph Maria, 'Das Rennen um Markanteile: Eine Studie über das erste Jahrzehnt des französischen Automobilismus', *Zeitschrift für Unternehmensgeschichte*, lxiii, 1998, nr. 1, p. 69-91.
- Merki, Christoph Maria, 'Plädoyer für eine Tachostoria', *Historische Anthropologie*, v, 1997, nr. 2, p. 299-292.
- Merki, Christoph Maria, 'Den Fortschritt Bremsen? Der Widerstand gegen die Motorisierung des Strassenverkehrs in der Schweiz', *Technikgeschichte*, lxv, 1998, nr. 3, p. 233-253.
- Merki, Christoph Maria, 'L'internationalisation du trafic routier avant 1914', *Relations internationales*, 1998, nr. 95, p. 329-48.
- Merki, Christoph Maria, 'Die Auto-Wildlinge und das Recht', in Harry Niemann & Armin Hermann (eds.), *Geschichte der Straßenverkehrssicherheit*, S.I., DaimlerChrysler, [1999], p. 51-73.
- Merki, Christoph Maria, *Der holprige Siegeszug des Automobils, 1895-1930: Zur Motorisierung des Straßenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz*. Wenen, Böhlau, 2002, 469 p.
- Merllié, Dominique, *Les classements professionnels dans les enquêtes de mobilité*. Annales. Economies, sociétés et civilisations, xlv, 1990, nr. 6, p. 1317-1333.
- Merriman, Peter, 'Driving Places: Marc Augé, Non-Places and the Geographies of England's M1 Motorway', *Theory, Culture & Society*, xxi, 2004, nr. 4-5, p. 145-167.
- Merriman, Peter, *Driving spaces: A cultural-historical geography of England's M1 motorway*. Oxford, Blackwell, 2007, xiv-305 p.
- Merron, Jeff, 'Putting Foreign Consumers on the Map: J. Walter Thompson's Struggle with General Motors' International Advertising Account in the 1920s', *Business History Review*, lxxiii, 1999, autumn, p. 465-503.
- Meyer, Marshall W., 'The Growth of Public and Private Bureaucracies', *Theory and Society*, xvi, 1987, nr. 2, p. 215-236.
- Miller, Daniel (ed.), *Car Cultures*. Oxford, Berg, 2001, xiv-250 p.
- Miller, Peter & Nikolas Ros, 'Mobilizing the Consumer: Assembling the Subject of Consumption', *Theory, Culture & Society*, xiv, 1997, nr. 1, p. 1-36.
- Minnaert, E., *Houding van de automobilist ten opzichte van de snelheidsbeperking: Een opiniepeiling door middel van enquête bij de Vlaamse automobilist in België*. Gent, dissertatie RUG-Seminarie voor Statistiek, 1972, 63 p.
- Mitchell, B.R., *International Historical Statistics: Europe, 1750-1988*. New York, Stockton Press, 1993 (3e ed.), xv-942 p.



- Moerman, Franck, *De Belgische personenwagenmarkt van 1960 tot 1982*. Gent, dissertatie RUG-Bedrijfseconomie, 1984, 192 p.
- Moeyaert, Bart, *Van wielersport tot ... 'Velodroom': De geschiedenis van het baanwielrennen in België van 1890 tot 2003*. Leuven, dissertatie KUL (D. Vanyssacker), 2003.
- Mom, Gijs (ed.), *Het paardloze voertuig: De auto in Nederland een eeuw geleden*. Deventer, Kluwer Voertuigtechniek, 1996, 328 p. (Conam-reeks, 1).
- Mom, Gijs, *De Auto: Van avonturenmachine naar gebruiksvoorwerp*. Deventer, Kluwer Bedrijfsinformatie, 1997, 272 p.
- Mom, Gijs P.A. & David A. Kirsch, 'Technologies in Tension: Horses, Electric Trucks, and the Motorization of American Cities, 1900-1925', *Technology and Culture*, xlii, 2001, nr. 3, p. 489-518.
- Mom, Gijs, 'Civilized adventure as a remedy for nervous times: Early automobilism and fin de siècle culture', *History of Technology*, xxiii, 2001, p. 157-190.
- Mom, Gijs, Peter Staal & Johan Schot, 'De beschaving van het gemotoriseerde avontuur: ANWB en KNAC als wegbereiders bij de inburgering van de auto in Nederland', *Tijdschrift voor Sociale Geschiedenis*, xxviii, 2002, nr. 3, p. 323-346.
- Mom, Gijs & Peter Staal, 'Autodiffusie in een klein vol land: Historiografie en verkenning van de massamotorisering in Nederland in internationaal perspectief', in Yves Segers (e.a.) (eds.), *Op weg naar een consumptiemaatschappij*, Amsterdam, Aksant, 2002, p. 139-180.
- Mom, Gijs, 'What kind of transport history did we get? Half a century of JTH and the future of the field', *Journal of Transport History*, xxiv, 2003, nr. 2, p. 121-138.
- Mom, Gijs (e.a.), 'E-Motion: European Mobility History: An Agenda of Research Scenarios proposed by the Mobility History Group within the Tensions of Europe Programme', S.I., s.d. [2003], 23 p.
- Mom, Gijs, 'Conceptualising technical change: Alternative interaction in the evolution of the automobile', in Helmuth Trischler & Stefan Zeilinger (eds.), *Tackling Transport*, Londen, Science Museum, 2003, p. 9-46.
- Mom, Gijs, 'Inter-Artifactual Technology Transfer: Road Building Technology in The Netherlands and the Competition between Bricks, Macadam, Asphalt and Concrete', *History and Technology*, xx, 2004, nr. 1, p. 3-23.
- Mom, Gijs, *The Electric Vehicle: Technology and Expectations in the Automobile Age*. Baltimore, John Hopkins University Press, 2004, xiii-423 p.
- Mom, Gijs, 'Roads without rails: European Highway-network building and the desire for long-range motorized mobility', *Technology and Culture*, xlvi, 2005, p. 745-772.
- Monhonval, Jean-Pierre, *Etienne Lenoir, un moteur en héritage: 125e anniversaire du moteur à explosion, 1860-1985*. Virton, Edition du Musée gaumais, 1985, 132 p.
- Montagna, Paolo, *Automobile Club di Milano 1903-1993: Novant'anni per la città*. Milaan, Automobile Club di Milano, 1993, 231 p.
- Moraglio, Massimo, 'A history of Italian motorways: The period between the two world wars', Ongepubliceerde paper (T<sup>2</sup>M 2006), 2006, 13 p.
- Moraglio, Massimo, *Storia delle prime autostrade italiane: Modernizzazione, affari e propaganda*. Turijn, Trauben, 2007, 261 p.
- Moran, Joe, 'Crossing the road in Britain, 1931-1976', *The Historical Journal*, xlix, 2006, nr. 2, p. 477-496.
- Moreau, David, *Les rallyes automobiles belges de 1950 à 1960: Histoire, évolution et analyse*. Louvain-la-Neuve, dissertation UCL-Histoire, 2002.
- Mortelmans, Koen, *De wielersport te Antwerpen tot 1914*. Gent, dissertatie RUG-Seminarie Nieuwste geschiedenis, 1983, 261 p.
- Mortelmans, Koen, 'De beginjaren van de Antwerpse sportjournalistiek', *Sporta*, xxxviii, 1984, nr. 10, p. 269-274.
- Mortelmans, K[oen], 'De wielersport in Antwerpen tot omstreeks 1914', *Spieghel Historiaal*, xx, 1985, 12, p. 522-526.
- Mortelmans, Koen, 'Ontstaan en opbloei van de wielrijdersverenigingen in het arrondissement Antwerpen', *De Krijter*, xxii, 1987, nr. 1, p. 2-14.
- Mortelmans, Koen, *100 jaar wielersport in de provincie Antwerpen*. Antwerpen, Koninklijke Belgische Wielrijdersbond-Antwerpse afdeling, 1990, 96 p.

- Mortelmans, Koen, *Vlaanderen op twee wielen*. Antwerpen, Hadewijch, 1991, 152 p.
- Möser, Kurt, 'World War I and the Creation of Desire for the Automobile in Germany', in Susan Strasser (e.a.) (eds.), *Getting and spending*, Cambridge, Cambridge University Press | German Historical Institute, 1998, p. 195-222.
- Möser, Kurt, 'Zwischen Systemopposition und Systemteilnahme: Sicherheit und Risiko im motorisierten Straßenverkehr 1890-1930', in Harry Niemann & Armin Hermann (eds.), *Geschichte der Straßenverkehrssicherheit*, S.I., DaimlerChrysler, [1999], p. 159-167.
- Möser, Kurt, 'Amphibien, Landschiffe, Flugautos: Utopische Fahrzeuge der Jahrhundertwende und die Durchsetzung des Benzineautomobils', *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte*, 1999, nr. 2, p. 63-83.
- Möser, Kurt, *Geschichte des Autos*. Frankfurt, Campus Verlag, 2002, 380 p.
- Möser, Kurt, 'The driver in the machine: changing interiors of the car', in Helmuth Trischler & Stefan Zeilinger (eds.), *Tackling Transport*, Londen, Science Museum, 2003, p. 61-80.
- Möser, Kurt, 'The dark side of 'automobilism', 1900-30: violence, war and the motor car', *Journal of Transport History*, xxiv, 2003, nr. 2, p. 238-258.
- Mowbray, A.Q., *Road to Ruin*. Philadelphia, Lippincott, 1969, 240 p.
- Mulley, Corinne, 'The background to bus regulation in the 1930 Road Traffic Act: Economic, political, and personal influences in the 1920s', *Journal of Transport History*, iv, 1983, nr. 2, p. 1-19.
- Mumford, Lewis, *The Highway and the City*. New York, Harcourt, Brace & World, 1963, viii-246 p.
- Nader, Ralph, *Unsafe At Any Speed: The Designed-In-Dangers of the American Automobile*. New York, Grossman, 1965, xi-365 p.
- Nagelmackers, Alain, *L'épopée de l'usine Impéria à Nessonvaux*. Nessonvaux, Cercle de Recherches Historiques Damas de Fraimont, 1998, 208 p.
- Neuts, E.F. (ed.), *Liber Amicorum Eric Legrand*. Brussel, Koninklijke Touring Club van België, 1978, 238 p.
- Nevins, Allan & Frank Hill, *Ford*. New York, Scribner, 1954-1963, 3 vol.
- Newcomb, T.P. & R.T. Spurr, *A Technical History of the Motor Car*. Bristol, Adam Hilger, 1989, 430 p.
- Nicholson, T[imothy] R[obin], *The birth of the British motor car, 1769-1897*. Londen, MacMillan, 1982, 3 vol.
- Niemann, Harry & Armin Hermann (eds.), *100 Jahre LKW: Geschichte und Zukunft des Nutzfahrzeuges*. Stuttgart, Steiner, 1997, 413 p. (Stuttgarter Tage zur Automobil- und Unternehmensgeschichte, 3).
- Niemann, Harry & Armin Hermann (eds.), *Geschichte der Straßenverkehrssicherheit im Wechselspiel zwischen Fahrzeug, Fahrbahn und Mensch*. S.I., DaimlerChrysler, 1999, 276 p. (Wissenschaftliche Schriftenreihe, 1)
- Niemann, Harry, 'Gleich nach dem Fall kommt der Unfall: Propädeutische Überlegungen zu einer Geschichte der Straßenverkehrssicherheit', in Harry Niemann & Armin Hermann (eds.), *Geschichte der Straßenverkehrssicherheit*, S.I., DaimlerChrysler, [1999], p. 9-18.
- Nijenhuis, Wim, *De diabolische snelweg: Over de traditie van de mooie weg in het Nederlandse landschap en het verlangen naar de schitterende snelweg in de stad*. Rotterdam, Uitgeverij 010, 2007, 205 p.
- Noiriel, Gérard, 'Foucault and History: The Lessons of a Disillusion', *Journal of Modern History*, lxvi, 1994, nr. 3, p. 547-568.
- Norcliffe, Glen, 'Associations, Modernity and the Insider-citizens of a Victorian Highwheel Bicycle Club', *Journal of Historical Sociology*, xix, 2006, nr. 2, p. 121-150.
- Norton, Peter D., 'Street Rivals: Jaywalking and the Invention of the Motor Age Street', *Technology and Culture*, xlviii, 2007, nr. 2, p. 331-359.
- Norton, Peter D., *Fighting Traffic: The Dawn of the Motor Age in the American City*. Cambridge, MIT Press, 2008, ix-396 p.
- Notteboom, Bruno, 'De verborgen ideologie van Jean Massart: Vertogen over landschap en (anti-)stedelijkheid in België in het begin van de twintigste eeuw', *Stadsgeschiedenis*, i, 2006, nr. 1, p. 50-68.

- Nübel, Otto, 'The Beginnings of the Automobile in Germany', in Theo Barker (ed.), *The Economic and Social Effects of the Spread of Motor Vehicles*, Basingstoke, Macmillan, 1987, p. 55-66.
- O'Connell, Sean, 'Taste, Status and Middle-Class Motoring in Interwar Britain', in David Thoms, Len Holden & Tim Claydon (eds.), *The Motor Car and Popular Culture in the 20th Century*, Aldershot, Ashgate, 1998, p. 177-191.
- O'Connell, Sean, *The Car in British Society: Class, Gender and Motoring, 1896-1939*. Manchester, Manchester University Press, 1998, xi-240 p.
- Oosterwaal, Jörgen, *Besluitvormingstypes en effectiviteit in het autosnelwegenbeleid in België*. Leuven, dissertatie KUL, 1990, 188 p.
- Orselli, Jean, 'Les origines du Code de la route du 27 mai 1921 (1842-1921)', Ongepubliceerde paper (T2M 2006), 2006, 12 p.
- Oswald, Werner, *Mercedes-Benz Personenwagen, 1886-1986*. Stuttgart, Motorbuch Verlag, 1986, 3 vol.
- Overly, R.J., 'Cars, roads and economic recovery in Germany, 1932-1938', *Economic History Review*, xxviii, 1975, nr. 3, p. 466-483.
- Packer, Jeremy, 'Disciplining mobility: Governing and safety', in Jack Bratich (e.a.) (eds.), *Foucault, cultural studies and governmentality*, Albany, State University of New York Press, 2003, p. 136-161.
- Packer, Jeremy, *Mobility without Mayhem: Safety, Cars, and Citizenship*. Durham, Duke UP, 2008, 352 p.
- Palmer, Arthur J., *Riding high: The story of the bicycle*. New York, Dutton, 1956, 191 p.
- Paquay, Robert, 'Spa et l'automobile', *Les Cahiers ardennais*, xxxvi, 1966, nr. 4, p. 1-24.
- Peeters, Kris, *Het voorruitperspectief: Wegen van het impliciete autodenken*. Leuven, Garant, 2000, 281 p.
- Peltzman, Sam, 'The Effects of Automobile Safety Regulation', *Journal of Political Economy*, lxxxiii, 1975, nr. 4, p. 677-725.
- Pérez-Díaz, Claudine, 'Quelques aspects des évolutions du contrôle de la circulation en France', in Georges Kellens & Claudine Pérez-Díaz (eds.), *Le contrôle de la circulation routière en Europe*, Parijs, L'Harmattan, 1997, p. 137-84.
- Pérez-Díaz, Claudine, 'Comparaison des formes de contrôle de la route en Europe', in Georges Kellens & Claudine Pérez-Díaz (eds.), *Le contrôle de la circulation routière en Europe*, Parijs, L'Harmattan, 1997, p. 259-97.
- Pettifer, Julian & Nigel Turner (eds.), *Automania: Man and the Motor Car*. Londen, Collins, 1984, 286 p.
- Peusgen, Jean-Pierre, *Stratégie de développement et d'adaptation d'une entreprise multinationale de l'automobile et de ses filiales: Le cas de la multinationale italienne Fiat et de sa filiale belge*. Louvain-la-Neuve, dissertation UCL-Sciences politiques, économiques et sociales, 1989.
- Picon, Antoine, 'Construction sociale et histoire des techniques', *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, I, 1995, nr. 3, p. 531-535.
- Pierrard, Guy, *Le circuit des Ardennes*. Neufchâteau, Weyrich Edition, 2002, 95 p.
- Pinch, Trevor J. & Wiebe E. Bijker, 'The Social Construction of Facts and Artefacts: Or How the Sociology of Science and the Sociology of Technology Might Benefit Each Other', *Social Studies of Science*, xiv, 1984, nr. 3, p. 399-441.
- Pivato, Stefano, 'The bicycle as a political symbol: Italy, 1885-1955', *International Journal of the History of Sport*, vii, 1990, nr. 2, p. 173-187.
- Placq, Gérard, 'Le développement du réseau routier belge de 1830 à 1940', *Bulletin de l'Institut de recherches économiques et sociales*, xvii, 1951, nr. 5, p. 425-469.
- Placq, Gérard, 'Les variations du trafic routier belge de 1830 à 1940', *Bulletin de l'Institut de recherches économiques et sociales*, xviii, 1952, nr. 5, p. 519-536.
- Plathner-Bittorf, Heinz-Jürgen, *La fabuleuse histoire de l'automobile et de la course*. Parijs, Corréa, 1955, 254.
- Plowden, Stephen, *Towns against traffic*. Londen, Deutsch, 1972, 183 p.
- Plowden, Stephen, *Taming Traffic*. Londen, Deutsch, 1980, 221 p.
- Plowden, William, *The Motor Car and Politics, 1896-1970*. Londen, Bodley Head, 1971, 469 p.

- Poggi, Christine, 'Metallized Flesh: Futurism and the Masculine Body', *Modernism | modernity*, iv, 1997, nr. 3, p. 19-43.
- Pohl, Hans (ed.), *Die Einflüsse der Motorisierung auf das Verkehrswesen von 1886 bis 1886*. Stuttgart, Franz Steiner Verlag, 1988, ix-216 p. (Zeitschrift für Unternehmensgeschichte, Beiheft 52)
- Poirier, René & Patrick Lehideux, *L'automobile et son histoire*. Parijs, Gründ, 1956, 128 p.
- Polster, Bernd, *Tankstellen: Die Benzingeschichte*. Berlijn, Transit, 1982, 216 p.
- Pooley, Colin G. & Jean Turnbull, 'Coping With Congestion: Responses to Urban Traffic Problems in British Cities, c. 1920-1960', *Journal of Historical Geography*, xxxi, 2005, nr. 1, p. 78-93.
- Porázik, Juraj, *Petite encyclopédie de l'automobile, 1885-1940*. Parijs, Baudouin, 1990 [1981], 224.
- Poté, Romain & Hubert Claassens, *Auto en Recht: Rijden mag wel, ...maar het kan verkeren*. Tielt, Lannoo, 1981, 243 p.
- Poté, Romain & N. Kerckhaert, 'Bijdrage tot de geschiedenis van de wegverbindingen Gent-Antwerpen', *Kultureel Jaarboek Provincie Oost-Vlaanderen*, 1968, p. 149-199.
- Poté, Romain, *Handboek verkeerswetgeving*. Leuven, Acco, 1984, 4 vol.
- Pouillard, Véronique, *C'est du belge = Dit is Belgisch: The history of advertising in Belgium*. Brussel, Labor, 2004, 205 p.
- Pouillard, Véronique, 'American Advertising Agencies in Europe: J. Walter Thompson's Belgian Business in the Inter-War Years', *Business History*, xlvii, 2005, nr. 1, p. 44-58.
- Pouillard, Véronique, *La publicité en Belgique, 1850-1975: Des courtiers aux agences internationales*. Brussel, Koninklijke Academie van België | Klasse der Letteren, 2005, 509 p.
- Poulet, Robert & Georges Portal, *Contre l'automobile: Pour l'automobile*. Parijs, Berger-Levrault, 1967, 77-78 p.
- Pouzet, Pierre-Lucien, *L'automobile autrefois*. Lyon, Horvath, 1996, 140 p.
- Preston, Howard L., *Automobile Age Atlanta: The Making of a Southern Metropolis, 1900-1935*. Athens, University of Georgia, 1979, 203 p.
- Rabinow, Paul (ed.), *The essential works of Foucault, 1954-1984*. New York, The New Press, 2000, 3 vol.
- Rae, John B., *American Automobile Manufacturers: The First Forty Years*. Philadelphia, Chilton, 1959, 232 p.
- Rae, John, *The American Automobile: A Brief History*. Chicago, University of Chicago Press, 1965, xiv-265 p.
- Rae, John, *The Road and the Car in American Life*. Cambridge, MIT Press, 1971, xiv-390 p.
- Rae, John B., 'The Motor Vehicle and the Revolution in Road Transport: The American Experience', in Theo Barker (ed.), *The Economic and Social Effects of the Spread of Motor Vehicles*, Basingstoke, Macmillan, 1987, p. 67-80.
- Ranieri, Liane, *Léopold II urbaniste*. Brussel, Hayez, 1973, 396 p.
- Rauck, Max J.B. (e.a.), *Mit dem Rad durch zwei Jahrhunderte: Das Fahrrad und seine Geschichte*. Aarau, AT Verlag, 1984 [1979], 240 p.
- Reckwitz, andreas, 'The Status of the "Material" in Theories of Culture: From "Social Structure" to "Artefacts"', *Journal for the Theory of Social Behaviour*, xxxii, 202, nr. 2, p. 195-217.
- Rehbein, Elfriede, *Zu Wasser und zu Lande: Geschichte des Verkehrswesens bis zum Ende der 19. Jahrhunderte*. München, Beck, 1984, 231 p.
- Reineccius, Horst, *Francorchamps 1948-1960*. Jauchelette, Delsaux, 1987, 280 p.
- Reinecke, Siegfried, *Mobile Zeiten: Eine Geschichte der Auto-Dichtung*. Bochum, Germinal-Verlag, 1986, 176 p.
- Reiner, Silvain, *La tragédie d'André Citroën*. Parijs, Amiot en Dumont, 1954, 557.
- Renoy, Georges, *Le vélo au temps des belles moustaches*. Brussel, Rossel, 1975, 111 p.
- Renoy, Georges, *L'automobile au temps des teufs-teufs*. Brussel, Rossel, 1976, 111 p.
- Renoy, Georges & Paul De Moor (eds.), *Honderd jaar toerisme*. Tielt, Lannoo, 1997, 175 p.
- Répertoire mondial des activités d'assemblage et de production de véhicules automobiles*. Parijs, Chambre syndicale des constructeurs d'automobiles, 1983, 295.
- Reyniers, Antje, 'De vrouw in de rijwielreclame, 1890-1914', *Spieghel Historiae*, xx, 1985, 7-8, p. 348-353.
- Richard, Yves, *Renault, 1898-1965*. [Parijs], Tisné, 1965, 177 p.

- Rieger, Bernhard, "'Fast couples': Technology, gender and modernity in Britain and Germany during the nineteen-thirties', *Historical Research*, lxxvi, 2003, nr. 193, p. 364-388.
- Riessauw, Félix, 'MAGNEL (Gustave-Paul-Robert)', *Biographie Nationale*, Brussel, Académie Royale des Sciences, des Lettres et des Beaux-Arts, 1970, nr. 35, kol. 556-9.
- Rimmeler, Hildegard, *Die Image-Bildung des Automobils im Plakat, 1900-1930*. Heidelberg, dissertatie Universität Heidelberg, 1991, 349 p.
- Ritchie, Andrew, 'Amateur World Champion, 1893: The International Cycling Career of American Arthur Augustus Zimmerman, 1888-1896', *International Journal of the History of Sport*, xxii, 2005, nr. 4, p. 563-581.
- Roberts, Peter, *Auto's in woord en beeld*. Helmond | Brugge, Helmond | ORION, 1977, 128 p.
- Roediger, Wolfgang, *Hundert Jahre Automobil*. Leipzig, Urania, [1990], 200 p.
- Rommelaere, Catherine, *Voitures et carrossiers aux XVIIIe et XIXe siècles: La Belgique face à la France et à l'Angleterre*. Brussel, Le Livre Timperman | Atelier Dedoux, 2004, 384 p.
- Romont, Jean Pierre, *De markt van het motorrijwiel*. Gent, dissertatie RUG-Economische wetenschappen, 1976, vii-147 p.
- Rosemann, Ernst & Carlo Demand, *La grande course: L'histoire des Grands Prix automobiles*. Frankfurt, Nest, 1955, s.p.
- Ross, Kristin, *Fast Cars, Clean Bodies: Decolonization and the Reordering of French Culture*. Cambridge, MIT Press, 1995, x-261 p.
- Roth, Matthew W., 'Mulholland Highway and the Engineering Culture of Los Angeles in the 1920s', *Technology and Culture*, xl, 1999, nr. 3, p. 545-575.
- Rousseau, Jacques & Michel Iatca, *Histoire mondiale de l'automobile*. Parijs, Hachette, 1958, 512.
- Rousseau, Pierre, *Histoire de la vitesse*. Parijs, Presses universitaires de France, 1942, 127 p.
- Rugafiori, Paride (ed.), *La capitale dell'automobile: Imprendatori, cultura e società a Torino*. Venice, Marsilio, 1999, 262 p.
- Ruppert, Wolfgang (ed.), *Fahrrad, Auto, Fernsehschrank: Zur Kulturgeschichte der Alltagsdinge*. Frankfurt, Fischer, 1993, 283 p.
- Ryckewaert, Michael, 'Preparing the Capital for the Welfare State: Infrastructure, Planning, and Foreign Investment in the Urbanization of Brussels, 1954 - 1970', Ongepubliceerde paper, s.d., 30 p.
- Sachs, Wolfgang, *For Love of the Automobile: Looking Back into the History of Our Desires*. Berkeley, University of California Press, 1992 [1984], VIII-227 p.
- Sandgruber, Roman, 'Das Fahrrad', *Beiträge zur Historischen Sozialkunde*, xvii, 1987, nr. 2, p. 57-62.
- Sartor, Lutz, 'Die Auto Union AG und ihre Reaktionen auf das "Volkswagen"-Projekt, 1931-1942', *Technikgeschichte*, lxii, 2005, nr. 1, p. 51-72.
- Sauer, Hans Dieter, 'Ungetum auf Straßen: Der verzögerte Einzug des Autos in Graubünden', *Kultur & Technik*, xvi, 1992, nr. 2, p. 36-40.
- Saul, S.B., 'The Motor Industry in Britain to 1914', *Business History*, v, 1962, nr. 1, p. 22-44.
- Sauvy, Alfred, *Les quatre roues de la fortune: Essai sur l'automobilisme*. Parijs, Flammarion, 1968, 242.
- Scharfe, Martin, 'Gespenst und Geisterfahrer: Zur zivilisationsgeschichtlichen Ambivalenz der Straße', *Journal für Geschichte*, 1987, nr. 2, p. 36-45.
- Scharff, Virginia, *Taking the Wheel: Women and the Coming of the Motor Age*. Albuquerque, University of New Mexico Press, 1992 [1991], xi-219 p.
- Schiffer, Michael B., *Taking Charge: The Electric Automobile In America*. Washington, Smithsonian Institution, 1994, xiii-225 p.
- Schiffer, Michael B., *Anthropological perspectives on technology*. Albuquerque, University of New Mexico Press, 2001, xiv-242 p.
- Schildberger, Friedrich, *Gottlieb Daimler und Karl Benz: Pioniere der Automobilindustrie*. Göttingen, Musterschmidt, 1976, 104 p.
- Schipper, Frank, 'The Drive for Peace? Road Planning and the European Project during the Interbellum', Ongepubliceerde paper (SHOT 2005), 2005, 16 p.
- Schipper, Frank, 'All Roads Lead to Europe: The E-road network 1950-1975', Ongepubliceerde paper (T2M 2006), 2006, 14 p.

- Schivelbusch, Wolfgang, *The railway journey: The industrialization of time and space in the 19th century*. Leamington Spa, Berg, 1986 [1977], 203 p.
- Schmid, Georg (e.a.), *Bewegung und Beharrung: Transport und Transportsysteme in Österreich, 1918-1938: Eisenbahn, Automobil, Tramway*. Wenen, Böhlau, 1994, 366 p.
- Schmidt, Gerd (e.a.) (eds.), *Automobile und Automobilismus*. Frankfurt, Campus Verlag, 1999, 300 p. (Technik und Gesellschaft. Jahrbuch, 10).
- Schmucki, Barbara, 'Automobilisierung: Neuere Forschungen zur Motorisierung', *Archiv für Sozialgeschichte*, xxxv, 1995, p. 582-597.
- Schmucki, Barbara, '"Verkehrsnot in unseren Städten!": Leitbilder in der Verkehrsplanung Ost- und Westdeutschlands (1945-1990)', *Technikgeschichte*, lxiii, 1996, p. 321-342.
- Schmucki, Barbara, 'Don't forget pedestrians are at times absent-minded': Pedestrians' Safety in Britain in the 20th Century', Ongepubliceerde paper (T2M 2006), 2006, 16 p.
- Schnapp, Jeffrey T., 'Crash (Speed as Engine of Individuation)', *Modernism | modernity*, vi, 1999, nr. 1, p. 1-49.
- Schneider, K.R., *Autokind vs. Mankind: An Analysis of Tyranny, a Proposal for Rebellion, a Plan for Reconstruction*. New York, Norton, 1971, 267 p.
- Scholliers, Peter, 'Consommation de classe, consommation de masse: L'auto en Belgique depuis 1900', *Les Cahiers de la Fonderie*, 1992, nr. 12, p. 2-10.
- Scholliers, Peter, *Arm en rijk aan tafel: Tweehonderd jaar eetcultuur in België*. Berchem, EPO, 1993, 288 p.
- Schroeder, Joseph J. Jr. & Diane H. Vragel (ed.), *The Wonderful World of Automobiles, 1895-1930*. Northfield, Dbi, 1971, 287.
- Schroeven, Chris, *Consumer Expenditure in Interwar Belgium: The Reconstruction of a Database*. Brussel, Koninklijke Academie voor Wetenschappen, Letteren en Schone Kunsten van België, 1994, 284 p. (Studies in Belgian Economic History, iv).
- Schulz, Jeremy, 'Vehicle of the Self: The social and cultural work of the H2 Hummer', *Journal of Consumer Culture*, vi, 2006, nr. 1, p. 57-86.
- Schütz, Erhard & Eckhard Gruber, *Mythos Reichsautobahn: Bau und Inszenierung der 'Straßen des Führers' 1933-1941*. Berlin, Links, 2000 [1996], 179 p.
- Seely, Bruce E., 'The Scientific Mystique in Engineering: Highway Research in the Bureau of Public Roads, 1918-1940', *Technology and Culture*, xxv, 1984, p. 798-831.
- Seely, Bruce E., *Building the American Highway System: Engineers as Policy Makers*. Philadelphia, Temple University Press, 1987, xv-315 p.
- Seely, Bruce E., 'Visions of American Highways, 1900-1980', in Hans-Liudger Dienel & Helmut Trischler (eds.), *Geschichte der Zukunft des Verkehrs*, Frankfurt, Campus Verlag, 1997, p. 260-79.
- Segers, Yves (e.a.) (eds.), *Op weg naar een consumptiemaatschappij: Over het verbruik van voeding, kleding en luxe goederen in België en Nederland (19e-20e eeuw)*. Amsterdam, Aksant, 2002, 206 p.
- Seper, Hans, *Damals als die Pferde scheuten: Die Geschichte der österreichischen Kraftfahrt*. Wenen, Österreichischer Wirtschaftsverlag, 1968, 319 p.
- Seper, Hans, *Österreichische Automobilgeschichte, 1815 bis heute*. Wenen, Orac, 1986, 349 p.
- Sheller, Mimi & John Urry, 'Mobile Transformations of 'Public' and 'Private' Life', *Theory, Culture & Society*, xx, 2003, nr. 3, p. 107-125.
- Siddall, William R., 'Transportation and the experience of travel', *Geographical Review*, lxxvii, 1987, nr. 3, p. 309-317.
- Siegelbaum, Lewis H., 'Soviet Car Rallies of the 1920s and 1930s and the Road to Socialism', *Slavic Review*, lxiv, 2005, nr. 2, p. 247-73.
- Silk, Gerald (e.a.), *Automobile and Culture*. New York, Abrams, 1984, 319 p.
- Sirtaine, Jacques & Jacques Kupélian, *Belgische motoren*. Overijse, Jacques Kupélian, 1985, 192 p.
- Sloan, Alfred P. Jr., *My Years with General Motors*. New York, Doubleday, 1963, xxv-472 p.
- Smet, Gerry, *Antwerpen op wielen*. Leuven, dissertatie KUL (Stols), 1986, xxii-169 p.
- Smets, Marcel, *Charles Buls: Les principes de l'art urbain*. Luik, Mardaga, 1995, 305 p.
- Smith, Roger, 'Does reflexivity separate the human sciences from the natural sciences?', *History of the Human Sciences*, xviii, 2005, nr. 4, p. 1-25.

- Spanhove, Joris, 'De eerste auto's in Asse', *Ascania. Driemaandelijks tijdschrift van de Heemkring Ascania vzw. Asse - Bekkerzeel - Kobbegem - Mollem - Relegem - Zellik*, xlv, 2002, nr. 1, p. 24-28.
- Spierenburg, Pieter, 'Punishment, Power, and History: Foucault and Elias', *Social Science History*, xxviii, 2004, nr. 4, p. 607-636.
- Spinga, Nicolas, *L'introduction de l'automobile dans la société française entre 1900 et 1914*. Nanterre, Université de Paris X, onuitgegeven doctoraatsverhandeling, 1973.
- Spode, Hasso, 'Fordism, Mass Tourism and the Third Reich: The 'Strength through Joy' Seaside Resort as an Index Fossil', *Journal of Social History*, xxxviii, 2004, nr. 1, p. 127-156.
- Staal, Peter-Eloy, *Automobilisme in Nederland: Een geschiedenis van gebruik, misbruik en nut*. Zutphen, Walburg Pers, 2003, 205 p.
- Stahlmann, Michael, *Die erste Revolution in der Autoindustrie: Management und Arbeitspolitik von 1900-1940*. Frankfurt, Campus Verlag, 1993, 285 p.
- Stedman Jones, Gareth, 'Class expression versus social control? A critique of recent trends in the social history of leisure', *History Workshop Journal*, 1977, nr. 4, p. 162-170.
- Stedman Jones, Gareth, 'Class Expression versus Social Control? A Critique of Recent Trends in the Social History of 'Leisure'', in Stanley Cohen & Andrew Scull (eds.), *Social Control and the State*, Oxford, Basil Blackwell, 1985 [1983], p. 39-49.
- Stedman Jones, Gareth, 'Une autre histoire sociale? (note critique)', *Annales. Histoire, sciences sociales*, liii, 1998, nr. 2, p. 383-394.
- Steffen, Katharina, *Übergangsrituale einer auto-mobilen Gesellschaft: Ein kulturanthropologische Skizze*. Frankfurt, Suhrkamp, 1990, 349 p.
- Stinglhamber, G[ustave] & Paul Dresse, *Léopold II au travail*. Brussel, Editions du Sablon, 1945, 385 p.
- Stommer, Rainer (ed.), *Reichsautobahn: Pyramiden des Dritten Reiches: Analysen zur Ästhetik eines unbewältigten Mythos*. Marburg, Jonas Verlag, 1982, 201 p.
- Stone, Tabor R., *Beyond the Automobile: Reshaping the Transportation Environment*. Englewood Cliffs, Prentice-Hall, 1971, xi-148 p.
- Strasser, Susan, Charles McGovern & Matthias Judt (eds.), *Getting and spending: European and American consumer societies in the twentieth century*. Cambridge, Cambridge University Press | German Historical Institute, 1998, 266 p.
- Studený, Christophe, *L'invention de la vitesse, France, XXVIIIe-XXe siècles*. Parijs, Gallimard, 1995, 408 p.
- Stynen, Herman, *De onvoltooid verleden tijd: Een geschiedenis van de monumenten- en landschapszorg in België, 1835-1940*. Brussel, Stichting Vlaams Erfgoed, 1998, 418 p.
- Sudbeck, Thomas, *Motorisierung, Verkehrsentwicklung und Verkehrspolitik in der Bundesrepublik Deutschland der 1950er Jahre: Umrisse der allgemeinen Entwicklung und zwei Beispiele: Hamburg und das Emsland*. Stuttgart, Steiner, 1994, 379 p.
- Tengström, Emin, *The Use of the Automobile: The Implications for Man, Society and Environment*. Stockholm, Swedish Transport Board, 1992, 142 p.
- Teuteberg, Hans-Jürgen, 'Methoden und Aufgaben der Verkehrsgeschichte', *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte*, 1994, nr. 1, p. 173-194.
- Thiels, Jan, *50 jaar Heilige Koe: Perceptie van de auto vanuit standpunt van de consument aan de hand van het tijdschrift van de Vlaamse automobilistenbond*. Brussel, dissertatie VUB-Geschiedenis (Scholliers), 2006.
- Thoenig, Jean-Claude, *L'ère des technocrates: Le cas des Ponts et Chaussées*. Parijs, L'Harmattan, 1987, 317 p.
- Thomas, Pierre-Yves, 'La construction automobile en Belgique', in Luc-Fr. Génicot & Jean-Pierre Hendrickx (eds.), *Wallonie-Bruxelles*, Louvain-La-Neuve, Patrimoine industrielle Wallonie-Bruxelles, 1990, p. 169-180.
- Thompson, Christopher, 'Un troisième sexe? Les bourgeoises et la bicyclette dans la France fin de siècle', *Le Mouvement Social*, 2000, nr. 192, p. 9-39.
- Thompson, Paul, 'Imagination and Passivity in Leisure: Coventry Car Workers and their Families from the 1920s to the 1990s', in David Thoms, Len Holden & Tim Claydon (eds.), *The Motor Car and Popular Culture in the 20th Century*, Aldershot, Ashgate, 1998, p. 244-277.

- Thompson, Steven L., 'The Arts of the Motorcycle: Biology, Culture, and Aesthetics in Technological Choice', *Technology and Culture*, xli, 2000, nr. 1, p. 99-115.
- Thoms, David, Len Holden & Tim Claydon (eds.), *The Motor Car and Popular Culture in the 20th Century*. Aldershot, Ashgate, 1998, ix-307 p.
- Thorold, Peter, *The Motoring Age: The Automobile and Britain 1896-1939*. Londen, Profile, 2003, x-294 p.
- Thrift, Nigel, *Spatial formations*. Londen, Sage, 1996, xv-367 p.
- Tienjarig bestaan van *Via Secura*, 1952-1962: Het werk verricht in 10 jaar. Brussel, Via Secura, [1962], 24 p.
- Timmins, Geoff, 'Paving the way: Advances in road-building techniques in Lancashire, 1770-1870', *Journal of Transport history*, xxvi, 2005, nr. 1, p. 19-41.
- Tolliday, Steven, 'Enterprise and State in the West German Wirtschaftswunder: Volkswagen and the Automobile Industry, 1939-1962', *Business History Review*, lxix, 1995, autumn, p. 273-350.
- Toyota: *A History of the First 50 Years*. S.l., Toyota Motor Corp., 1988, 522 p.
- Trefois, Cl., 'In 1830 bolderde te Gent de eerste "voiture zonder paarden"', *Oostvlaamse Zanten*, xlviii, 1973, p. 170-172.
- Trentmann, Frank, 'Beyond Consumerism: New Historical Perspectives on Consumption', *Journal of Contemporary History*, xxxix, 2004, nr. 3, p. 373-401.
- Trischler, Helmuth & Stefan Zeilinger (eds.), *Tackling Transport*. Londen, Science Museum, 2003, vi-186 p.
- Tshund'olela, Epanya Sh., 'Motor Transport in a Developing Area: (i) Zaïre, 1903-1959', in Theo Barker (ed.), *The Economic and Social Effects of the Spread of Motor Vehicles*, Basingstoke, Macmillan, 1987, p. 236-55.
- Uekötter, Frank, 'Der Wert des Vorsorgeprinzips: Die gescheiterte Bekämpfung der Automobilabgase in Deutschland und den USA vor 1945', *Technikgeschichte*, lxix, 2002, nr. 1, p. 41-72.
- Ultee, W.C., 'Het aanzien van beroepen, op andere plaatsen en vooral in andere tijden: Een analyse van een aantal recente historische studies', *Tijdschrift voor Sociale Geschiedenis*, ix, 1983, nr. 29, p. 28-48.
- Urry, John, *The Tourist Gaze: Leisure and Travel in Contemporary Societies*. Londen, Sage, 1990, 176 p.
- Urry, John & Chris Rojek (eds.), *Touring Cultures: Transformations of Travel and Theory*. Londen, Routledge, 1997, 214 p.
- Urry, John, *Sociology beyond societies: Mobilities for the twenty-first century*. Londen, Routledge, 2000, 256 p.
- Urry, John, 'The 'System' of Automobility', *Theory, Culture & Society*, xxi, 2004, nr. 4-5, p. 25-39.
- Urry, John, 'The Complexity Turn', *Theory, Culture & Society*, xxii, 2005, nr. 5, p. 1-14.
- Vahrenkamp, Richard, 'Automobile tourism and Nazi propaganda: Constructing the Munich-Salzburg Autobahn, 1933-1939', *Journal of Transport History*, xxvii, 2006, nr. 2, p. 21-38.
- Valat-Morio, Pierre, 'Les accidents d'automobile de 1960 à 1971', *Etudes Polemologiques*, 1973, nr. 7, p. 37-46.
- Van Beeck, Helga & Marleen Van de Moortel, *Toerisme in Vlaanderen tijdens het Interbellum: Een detailstudie van de Vlaamse Toeristenbond*. Leuven, dissertatie KUL (De Schryver), 1981, V-372.
- Van Belle, Frank, *De penetratie van het luchtvaartwezen in België, 1900-1914: Proeve tot situering van de pioniers*. Gent, dissertatie RUG-Seminarie Nieuwste geschiedenis, 1978, xxxii-247 p.
- Van Damme, Mieke (ed.), *Perte totale: De sluiting van Renault Vilvoorde*. Antwerpen, Hade-wijch, 1998, 118 p.
- Van De Calseyde, Christian, *De distributie van auto-onderdelen in België*. Gent, dissertatie RUG-Economische wetenschappen, 1973, 141 p.
- Van de Wall, Rien, "Bouwen voor een onbekende toekomst": *De totstandkoming van het Belgische autosnelwegennet (1935-1989)*. Leuven, dissertatie KUL (Buyst), 2007, 119 p.



- Van den Broek, Achille (e.a.), *Grepen uit de geschiedenis van de Belgische wielersport: Enige feiten, enige data, anekdoten, herinneringen*. Brussel, Koninklijke Belgische Wielrijdersbond, 1950, 99 p.
- Van den Broeck, Achiel, *Handboek der wielersport*. Hove, Het Gouden Spoor, 1953, 168 p.
- Van der Hertten, Bart, 'Nieuwe interpretaties over de besluitvorming rond de eerste spoorlijn in België, 1830-1834', *Belgisch Tijdschrift voor Filologie en Geschiedenis*, lxxiii, 1995, nr. 2, p. 379-400.
- Van der Hertten, Bart, 'In de schaduw van de waterwegen en spoorwegen: De economische prestatie van het wegtransport in België, 1830-1866', *Tijdschrift van het Gemeentekrediet van België*, xlix, 1995, nr. 4, p. 51-66.
- Van der Hertten, Bart, 'De buurtspoorwegen en de ontsluiting van het Belgische platteland (1865-1913)', *Driemaandelijks tijdschrift van het Gemeentekrediet van België*, liii, 1999, p. 19-39.
- Van der Hertten, Bart, Michelangelo van Meerten & Greta Verbeurgt, *Sporen in België: 175 jaar spoorwegen, 75 jaar NMBS*. Leuven, Universitaire Pers Leuven, 2001, 476 p.
- Van der Hertten, Bart, *België onder stoom: Transport en communicatie tijdens de 19e eeuw*. Leuven, Universitaire Pers Leuven, 2004, 543 p.
- Van der Heul, Frank, *Autoadvertenties uit de jaren 1890-1940*. Rijswijk, Elmar, 1991, 145 p.
- Van Dienderen, Hugo, *Met de auto mobiel?.* Leuven, Davidsfonds, 1994, 194 p. (Forumreeks, 13).
- Van Doorslaer, Luc (ed.), *Reizen van toen: Met de auto door Frankrijk: Cyriel Buysse*. Antwerpen, Manteau, 1992, 297 p.
- Van Heecke, Philippe, *Invloed van omgevingsvariabelen op het marketingbeleid van ondernemingen in de automobielsector*. Gent, dissertatie RUG-Economische wetenschappen, 1976, vi-152 p.
- Van Kerckvoorde, Jaak, *Doeltreffendheid van straffen, opgelegd aan verkeersdelinquenten*. Leuven, dissertatie KUL-Criminologie, 1971, 69 p.
- Van Laer, R., *De auto... een modern probleem: Milieuhinder, energie, veiligheid, toekomst*. Antwerpen, Stichting Leefmilieu, 1981, 325 p. (Leefmilieu nu, 18).
- Van Langendonck, Linda, *Hingene het kasteel en het dorp: Honderd jaar herinneringen*. Antwerpen, Provincie Antwerpen - Departement Cultuur, 2004, 42 p.
- Van Lente, Dick, 'Ideology and Technology: Reaction to Modern Technology in the Netherlands, 1850-1920', *European History Quarterly*, xxii, 1992, nr. 3, p. 383-414.
- Van Moorter, Joost, *De zoektocht naar financiers van de automobiel en hun eventuele netwerken door middel van de kapitaalvorming in een aantal Belgische automobielbedrijven (1895-1914)*. Gent, dissertatie UGent-Vakgroep Nieuwste Geschiedenis, 2002, 2 vol.
- Van Troostenberghe, Carlo, 'De eerste autowedstrijden te Middelkerke', *Graningate*, xvii, 1997, nr. 66, p. 29-33.
- Van Wijnendaele, Karel, *Het rijke Vlaamsche wielerleven*. Gent, Snoeck-Ducaju, 1943 [1942], 382 p.
- Van Zutphen, Nan & Guido Convents, *Fiets en film rond 1900: Moderne uitvindingen in de Leuvense samenleving*. Leuven, Vrienden Stedelijke Musea, 1981, 422 p. (Arca Lovaniensis artes atque historiae reserans documenta, jaarboek 1979).
- Vancoppenolle, Chantal, *Entre mission publique et intérêts privés: Histoire des chambres de commerce en Belgique (XVIIe-XXe siècles)*. Brussel, Algemeen Rijksarchief, 1995, 128 p.
- Vandenabeele, Jan, *De vereniging zonder winstoogmerk: Verkennend onderzoek naar ontstaan en praktijk van de wet van 27 juni 1921*. Gent, dissertatie RUG-Seminarie Nieuwste Geschiedenis, 1987, 252 p.
- Vandenbak, Arthur (e.a.), *Een eeuw wielerleven, 1882-1982*. Brussel, Koninklijke Belgische Wielrijdersbond, 1982, 87 p.
- Vandenbossche, Jos, *Het autobedrijf Minerva Motors n.v., 1897-1935: Een sociaal-economische bijdrage tot de Belgische Automobielsingeschiedenis*. Gent, dissertatie RUG-Seminarie Nieuwste geschiedenis, 1976, 2 vol.
- Vanhaute, Eric & Donald Weber, 'De einder wenkt, de straat getemd: Mobiliteit en verkeer', in Hendrik Ollivier (ed.), *Met licht geschreven*, Gent, Provinciebestuur Oost-Vlaanderen | AMSAB, 1994, p. 171-178.

- Vanryssel, Philippe, *La publicité et l'automobile*. Namur, dissertation FUNDP-Sciences économiques et sociales, 1981, 2 vol.
- Vanschoenbeek, Guy, 'Anseele, Edward (Edwardus Camillus)', *Nationaal biografisch woordenboek*, 1990, vol. 13, kol. 37-45.
- Vanthemsche, Guy, 'De mislukking van een vernieuwde economische politiek in België vóór de Tweede Wereldoorlog: De OREC (Office de Redressement Economique) van 1935 tot 1938', *Belgisch Tijdschrift voor Nieuwste Geschiedenis*, xiii, 1982, nr. 2-3, p. 339-389.
- Vanthemsche, Guy, 'De geschiedenis van de Belgische werkgeversorganisaties: Ankerpunten en onderzoekshorizonten', *NEHA-Bulletin*, 1995, nr. 1, p. 3-20
- Vanthemsche, Guy, *La Sabena et l'aviation commerciale en Belgique 1923-2001: Des origines au crash*. Brussel, De Boeck Universiteit, 2001, 341 p.
- Velle, Karel, *De nieuwe biechtvaders: De sociale geschiedenis van de arts in België*. Leuven, Kritak, 1991, 352 p.
- Venn, Couze, 'Beyond Enlightenment? After the Subject of Foucault, Who Comes?', *Theory, Culture & Society*, xiv, 1997, nr. 3, p. 1-28.
- Verbauwhede, Geert, *De Belgische pers en de automobiel, 1890-1914*. Gent, dissertatie RUG-Seminarie Nieuwste geschiedenis, 1990, 589 p.
- Verlinden, Bert, *Auto-mobiliteit: Het fenomeen auto en zijn invloed op de mobiliteit in onze maatschappij*. Brussel, dissertatie VUB-Economische, Sociale en Politieke Wetenschappen, 1992, 122 p.
- Verreydt, Rita, *De structuren en de functie van de automobielverenigingen bij de eeuwwisseling, 1896-1925*. Gent, dissertatie RUG-Seminarie Nieuwste geschiedenis, 1980, 2 vol.
- Viaene, Patrick, 'Het garagegebouw Citroën te Brussel', *Monumenten & Landschappen*, xiii, 1994, nr. 4, p. 30-42.
- Vinne, Vincent van der, *De trage verbreiding van de auto in Nederland, 1896-1939*. Amsterdam, De Bataafsche Leeuw, 2007, 480 p.
- Virilio, Paul, *Vitesse et politique: Essai de dromologie*. Parijs, Galilée, 1977, 155 p.
- Vleuten, Erik van der (e.a.), 'Europe's System Builders: The Contested Shaping of Transnational Road, Electricity and Rail Networks', *Contemporary European History*, xvi, 2007, nr. 3, p. 321-347.
- Volti, Rudi, 'A Century of Automobility', *Technology and Culture*, xxxvii, 1996, nr. 4, s.p.
- Volti, Rudi, *Cars and Culture: The Life Story of a Technology*. Londen, Greenwood, 2004, xx-171 p.
- Von Salvisberg, Paul, *Der Radfahrersport in Bild und Wort*. Hildesheim, Olms, 1980 [1897], 280 p.
- Wachs, Martin & Margaret Crawford (eds.), *The Car and the City: The Automobile, the Built Environment, and Daily Urban Life*. Ann Arbor, University of Michigan Press, 1992, xx-325 p.
- Wachs, Martin, 'Men, women and urban travel: The persistence of separate spheres', in Martin Wachs & Margaret Crawford (eds.), *The Car and the City*, Ann Arbor, University of Michigan Press, 1992, p. 86-100.
- Wada, Kazuo, 'The fable of the birth of the Japanese automobile industry: A reconsideration of the Toyota-Platt agreement of 1929', *Business History*, xlviii, 2006, nr. 1, p. 90-118.
- Walker Laird, Pamela, '"The Car Without a Single Weakness": Early Automobile Advertising', *Technology and Culture*, xxxvii, 1996, nr. 4, s.p.
- Wastiels, Frans, *Openbare wegen: Handboek voor het wegenrecht*. Brugge, Die Keure, 1978, 165 p.
- Weber, Donald, *Homo criminalis: Belgische parlementsliden over misdaad en strafrecht, 1830-1940*. Brussel, VUB Press, 1996, 190 p.
- Weber, Donald, 'Automobile Advertising in Le Soir, Brussels, 1905-1950', in Jan Art & Luc François (eds.), *Docendo discimus*, Gent, Academia Press, 1999, p. 489-504.
- Weber, Donald, 'Consumptiecultuur revisited: Colin Campbells theorie van het moderne hedonisme', in Yves Segers (e.a.) (eds.), *Op weg naar een consumptie maatschappij*, Amsterdam, Aksant, 2002, p. 21-44.
- Weber, E[ugen], 'Gymnastics and sports in fin-de-siècle France: Opium of the classes?', *American Historical Review*, lxxvi, 1971, nr. 1, p. 70-98.
- Weeks, Jeffrey, 'Foucault for Historians', *History Workshop Journal*, 1982, nr. 14, p. 106-119.
- Wegen gisteren ... en vandaag*. Brussel, Ministerie van Openbare Werken, s.d., 195 p.

- Weiler, Raoul & Dirk Holemans (eds.), *Gegrepen door techniek*. Kapellen, Pelckmans | Koninklijke Vlaamse Ingenieursvereniging, 1994, 191 p.
- Weinstein, Asha, 'Congestion as a cultural construct: The 'congestion evil' in Boston in the 1890s and 1920s', *Journal of Transport History*, xxvii, 2006, nr. 2, p. 97-115.
- Weinstock, Nathan, 'Verkeersdelicten in criminologisch perspectief', *Tijdschrift voor Sociale Wetenschappen*, 1968, nr. 4, p. 413-442.
- Wells, Christopher, 'The Road to the Model T: Culture, Road Conditions, and Innovation at the Dawn of the American Motor Age', *Technology and Culture*, xlviii, 2007, nr. 3, p. 497-523.
- Wheeler, R.F., 'Organized Sport and Organized Labour: The Workers' Sports Movement', *Journal of Contemporary History*, xiii, 1978, nr. 2, p. 191-210.
- Whitlock, F[ran]cis A[n]tony], *Death on the Road: A Study in Social Violence*. Londen, Tavistock, 1971, xii-212 p.
- Wik, Reynold M., *Henry Ford and Grass-roots America*. Ann Arbor, University of Michigan Press, 1972, 304 p.
- Wik, Reynold M., 'The early automobile and the American farmer', in Daniel Lewis & Laurence Goldstein (eds.), *The automobile and American culture*, Ann Arbor, University of Michigan Press, 1996, p. 37-47.
- Willeke, Stefan, 'Die Technokratiebewegung in Deutschland zwischen den Weltkriegen', *Technikgeschichte*, lxii, 1995, nr. 3, p. 221-246.
- Williams, Rosalind, '"All That Is Solid Melts into Air": Historians of Technology in the Information Revolution', *Technology and Culture*, xli, 2000, nr. 4, p. 641-668.
- Winkworth, Kylie, 'Women and the bicycle: Fast, loose and liberated', *Australian Journal of Art*, viii, 1989-1990, p. 96-121.
- Winner, Langdon, 'Do Artifacts Have Politics?', *Daedalus*, cix, 1980, nr. 1, p. 121-136.
- Wirth, Thierry, *L'automobile à la Belle Époque*. Brussel, SODIM, 1975, s.p.
- Wolf, Winfried, *Car Mania: A Critical History of Transport*. Londen, Pluto Press, 1996, x-246 p.
- Wollen, Peter & Joe Kerr (eds.), *Autopia: Cars and Culture*. Londen, Reaktion Books, 2003, 384 p.
- Woodforde, John, *The Story of the Bicycle*. Londen, Routledge & Kegan, 1980 [1970], xvi-175 p.
- Woodroof, M.G. & Alphonse M. Squillante, *Automobile liability and the changing law*. New York, Oceana, 1972, 124 p.
- Woolgar, Steve & Geoff Cooper, 'Do Artefacts Have Ambivalence? Moses' Bridges, Winner's Bridges and Other Urban Legends in S&TS', *Social Studies of Science*, xxix, 1999, nr. 3, p. 433-49.
- Woud, Anke van der, *Een nieuwe wereld: Het ontstaan van het moderne Nederland*. Amsterdam, Bakker, 2006, 463 p.
- Yante, Jean-Marie, 'La loi du 10 avril 1841 sur la voirie vicinale et l'établissement des "Atlas des chemins"', *Archives et Bibliothèques de Belgique*, xlv, 1993, p. 173-189.
- Yante, Jean-Marie, 'De atlasen van de buurtwegen (ca. 1841-1845): Een miskend cartografisch patrimonium', *Tijdschrift van het Gemeentekrediet van België*, xlix, 1995, nr. 3, p. 43-73.
- Yvens, Claude, *Lucien Hautvast: Sportsman, gentleman-driver et tuteur de légendes*. Neufchâteau, Weyrich Edition, 2005, 103 p.
- Zatsch, Angela, *Staatsmacht und Motorisierung am Morgen des Automobilzeitalters*. Konstanz, Hartung-Gorre, 1993, viii-560 p.
- Zatsch, Angela, 'Reich, schnell, mobil: Automobilwerbung zu Beginn des 20. Jahrhunderts', in Peter Borscheid & Clemens Wischermann (eds.), *Bilderwelt des Alltags: Werbung in der Konsumgesellschaft des 19. und 20. Jahrhunderts*, Stuttgart, Steiner, 1995, p. 282-293.
- Zeller, Reimar (ed.), *Das Automobil in der Kunst, 1886-1986*. Berlin, Prestel, 1986, 348 p.
- Zeller, Thomas, 'Landschaften des Verkehrs: Autobahnen im Nationalsozialismus und Hochgeschwindigkeitsstrecken für die Bahn in der Bundesrepublik', *Technikgeschichte*, lxiv, 1997, p. 323-340.
- Zeller, Thomas, *Straße, Bahn, Panorama: Verkehrswege und Landschaftsveränderung in Deutschland von 1930 bis 1990*. Frankfurt, Campus Verlag, 2002, 451 p. (Beiträge zur Historischen Verkehrsforschung des Deutschen Museums, 3)

Zurcher, Thomas, "'Wo es hinkommt, bringt es Wohlfahrt und Gedeihen': Das Verhältnis der Schweizer Arbeiter zum Automobil im diskurs des 'Arbeiter-Touring' (1920-1970)", *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte*, xlix, 1999, nr. 3, p. 333-350.

# Bijlagen

Zie de bijgevoegde cd-rom.

1. Ontwerpstatuten van de Automobile Club, 1895
2. Verkeerswet, 1899
3. Projet de loi sur l'automobilisme, 1909
4. Statistiek verkeersdoden, 1870-1940
5. De laatste diligence, 1930
6. Verkeersreglement, 1934



# Tabellen en afbeeldingen

## Lijst van tabellen

---

Tabel 1.1 – Fietspaden in België, 1896.....	86
Tabel 2.1 – Eerste fietsclubs in België, 1869-1889.....	96
Tabel 2.2 – Eerste velodromen, 1886-1893.....	98
Tabel 2.3 – Statistiek van het Belgische cyclisme, 1893-1896.....	102
Tabel 2.4 – Voornaamste leden Ligue Vélocipédique Belge, 1895.....	108
Tabel 2.5 – Beroepsgroepen Leuvense fietsers, 1882-1898.....	111
Tabel 3.1 – Vroegste automobielbezit in België, 1899-1913.....	123
Tabel 3.2 – Lokaal autobezit (provincies), 1900-1907.....	125
Tabel 3.3 – Lokaal autobezit (steden), 1900.....	125
Tabel 3.4 – Verkeerstelling, 1908.....	127
Tabel 3.5 – Verkeerstelling per provincie, 1908.....	127
Tabel 3.6 – Meest verspreide automobielen in België, 1901-1907.....	128
Tabel 3.7 – Voornaamste Belgische automobielenproducenten, 1894-1914.....	130
Tabel 3.8 – Prijzen op het autosalon, 1904 .....	132
Tabel 3.9 – Motivaties van automobielgebruikers.....	133
Tabel 3.10 – Modellen van automobielgebruik.....	134
Tabel 3.11 – Bestuur van de Automobile Club de Belgique vóór de Eerste Wereldoorlog.....	148
Tabel 3.12 – Ledenanalyse Automobile Club de Belgique, 1907.....	151
Tabel 3.13 – Ledenanalyse Moto Club de Belgique, 1907.....	160
Tabel 3.14 – Salons van de Union et Véloc Club Bruxellois, 1892-1902.....	162
Tabel 3.15 – Automobielsalons van de Chambre Syndicale de l'Automobile vóór 1914.....	168
Tabel 3.16 – Ledenaantal van de Touring Club de Belgique, 1895-1913.....	171
Tabel 4.1 – Deelnemers aan het debat rond de Verkeerswet van 1899.....	198
Tabel 5.1 – Internationale automobielkoersen, 1895-1902.....	217
Tabel 5.2 – Verkeersdoden in België, 1871-1913.....	222
Tabel 5.3 – Oorzaken van automobielongevallen in Duitsland, 1906.....	224
Tabel 7.1 – Automobielbezit, 1921-1950.....	323
Tabel 7.2 – Automobielbezit, verhoudingen van de categorieën, 1921-1950.....	324
Tabel 7.3 – Regionaal bezit van automobielen (in %), 1921-1950.....	325
Tabel 7.4 – Regionaal bezit van motorfietsen (in %), 1921-1950.....	325
Tabel 7.5 – Internationaal autobezit, 1930.....	326
Tabel 7.6 – Verkeerstellingen per gewicht (ton), 1908-1938.....	328
Tabel 7.7 – Verkeerstellingen per voertuig, 1908-1938.....	328
Tabel 7.8 – Belgische automobielexport, 1913-1920.....	342
Tabel 7.9 – Belgische automobielimport, 1913-1920.....	342
Tabel 7.10 – Automobielenproductie in België, 1922-1939.....	346
Tabel 8.1 – Verkeersdoden in België, 1919-1940.....	379
Tabel 8.2 – Verkeersongevallen in België, 1927-1938.....	379
Tabel 8.3 – Slachtoffers bij verkeersongevallen 1930, per soort ongeval.....	381
Tabel 8.4 – Slachtoffers bij verkeersongevallen 1930, per oorzaak.....	381
Tabel 8.5 – Slachtoffers bij verkeersongevallen 1930, per agglomeratie.....	382
Tabel 9.1 – Groei van het rijkswegennet in België, 1830-1935.....	429
Tabel 9.2 – Nationale uitgaven voor wegenbouw, 1920-1927.....	437
Tabel 10.1 – Inhoud van het Verkeersreglement van 1934.....	508

## Lijst van afbeeldingen

---

Afbeelding 2.1 – Gaston Beirlaen, 1900.....	100
Afbeelding 2.2 – Lidkaart Touring Club de Belgique, 1897.....	104
Afbeelding 2.3 – Insigne Union Véloce Club Bruxellois, 1869.....	107
Afbeelding 3.1 – Fernand d'Aubreby aan het stuur van zijn nieuwe automobiel, 1896.....	122
Afbeelding 3.2 – Franeau frères, 1909.....	129
Afbeelding 3.3 – Minerva, 1912.....	135
Afbeelding 3.4 – Ville de Spa. Concours d'automobiles, 1896.....	137
Afbeelding 3.5 – Longchamps fleuri 1896.....	139
Afbeelding 3.6 – Charles Craninckx, 1905.....	144
Afbeelding 3.7 – Graaf Fernand de Villegas de Saint-Pierre Jette, ca. 1895.....	144
Afbeelding 3.8 – Graaf François van der Straten Ponthoz.....	145
Afbeelding 3.9 – Baron Pierre de Caters.....	154
Afbeelding 3.10 – Baron Pierre de Crawhez.....	154
Afbeelding 3.11 – Lidkaart van de Moto Club de Belgique, 1901.....	157
Afbeelding 3.12 – Jules Hansez, 1931.....	158
Afbeelding 3.13 – Louis Mettwie, 1900.....	166
Afbeelding 5.1 – Course Bruxelles-Spa, 1898.....	212
Afbeelding 5.2 – Slipbestendige banden Houben.....	214
Afbeelding 5.3 – Reclame voor banden Englebert.....	216
Afbeelding 5.4 – Bolide van de Caters.....	218
Afbeelding 5.5 – Ongeval van Hector Colard.....	225
Afbeelding 5.6 – Duitse automobiel met antikabelafweer.....	236
Afbeelding 5.7 – Léopold II in Parijs.....	244
Afbeelding 5.8 – De wagen der sociaal-democratie.....	245
Afbeelding 5.9 – Albert in automobiel, 1902.....	254
Afbeelding 5.10 – Plaque de Treurenberg, 1900.....	259
Afbeelding 7.1 – Verkeerskaart van België, 1933.....	329
Afbeelding 7.2 – Automobieltaksen.....	339
Afbeelding 7.3 – Buste van Sylvain de Jong van Minerva, 1922.....	342
Afbeelding 7.4 – Minerva en FN verenigd.....	343
Afbeelding 7.5 – Ford-fabriek in Antwerpen, 1922.....	345
Afbeelding 7.6 – Biologie van de automobiel.....	353
Afbeelding 7.7 – Englebert reclame, 1920.....	354
Afbeelding 7.8 – Embleem UMB, 1920.....	365
Afbeelding 7.9 – Reclame voor asfalt in La Route Belge, 1926.....	367
Afbeelding 7.10 – Moto- en Fietssalon van 1920.....	369
Afbeelding 7.11 – Embleem van ADIA, 1934.....	371
Afbeelding 7.12 – Autosalon op de Heizel, 1937.....	373
Afbeelding 8.1 – Oversteekplaats, 1931.....	385
Afbeelding 8.2 – Verkeerspolitie van Brussel, 1932.....	405
Afbeelding 8.3 – Bijzondere verkeerspolitie, 1933.....	406
Afbeelding 8.4 – Rijbewijs, 1938.....	409
Afbeelding 8.5 – Verzekeringsreglement, 1930.....	411
Afbeelding 8.6 – Verkeersopvoeding voor kinderen, 1925.....	414
Afbeelding 8.7 – Schoolbrochure van de Union Routière, 1934.....	416
Afbeelding 8.8 – Verkeersopvoeding voor automobilisten, 1933.....	419
Afbeelding 8.9 – Verkeersweek, 1936.....	421
Afbeelding 8.10 – Verkeerstentoonstelling van Luik, 1934.....	422
Afbeelding 8.11 – Antilawaiweek in Antwerpen, 1935.....	423
Afbeelding 8.12 – Raadgevingen voor inhalen, 1936.....	426
Afbeelding 9.1 – Wegbekledingen omstreeks 1935.....	435
Afbeelding 9.2 – Wegenkaart van de Automobile Club, 1925.....	440



Afbeelding 9.3 – Wegverlichting Brussel-Antwerpen, 1937.....	451
Afbeelding 9.4 – Zwevende autowegen volgens Van Deuren, 1934.....	455
Afbeelding 9.5 – Klaverblad van New Jersey, 1931.....	456
Afbeelding 9.6 – Europese autowegenkaart van AIACR, 1931.....	458
Afbeelding 9.7 – Autoweg Brussel-Oostende in Beernem, 1937 en 1938.....	464
Afbeelding 9.8 – Autowegen in België volgens Van Deuren, 1934.....	465
Afbeelding 9.9 – Trein tegen automobiel, 1935.....	474
Afbeelding 10.1 – Verkeer in Brussel, 1924.....	481
Afbeelding 10.2 – Oversteekplaats met metalen spijkers in Brussel, 1931.....	483
Afbeelding 10.3 – Ondergrondse parking Mercierstraat, 1931.....	485
Afbeelding 10.4 – Verkeerslichten in Brussel, 1926-1928.....	489
Afbeelding 10.5 – Portaphone van de Brusselse politie, 1938.....	490
Afbeelding 10.6 – Verkeerstekens conventie van Parijs, 1909.....	494
Afbeelding 10.7 – Verkeerstekens Touring Club de France, 1908.....	494
Afbeelding 10.8 – Ontwerp van voorrangsborden van L'Automobile Belge, 1923.....	497
Afbeelding 10.9 – Gevaarsbord van de Automobile Club de Belgique, 1924.....	497
Afbeelding 10.10 – Signalisatie Automobile Club, 1929.....	500
Afbeelding 10.11 – Ontwerp Tervurenlaan, 1919.....	507
Afbeelding 10.12 – Cyclecar, 1920.....	509
Afbeelding 10.13 – Handsignalen, 1922.....	512
Afbeelding 10.14 – Verkeersagenten in Brussel, 1924.....	516
Afbeelding 10.15 – Ontwerp parking Automobile Club, 1930.....	520
Afbeelding 10.16 – Rond punt, 1930.....	523



# Inhoudsopgave

Woord vooraf.....	5
Inleiding.....	7
Onderwerp en vraagstelling.....	7
Situering in de literatuur.....	10
Concepten en methode.....	20
Bronnen.....	30
Structuur en overzicht.....	34
Hoofdstuk 1 – Bronnen van verkeerswetgeving.....	37
1.1 Landwegen: « Police de la voirie ».....	38
1.2 Landwegen: « Police du roulage ».....	51
1.3 Spoorwegen en treinreglementen.....	62
1.4 Fietspaden en fietsreglementen.....	75
Hoofdstuk 2 – Cyclisme.....	95
2.1 Eerste fietsclubs.....	95
2.2 Jongensclubs.....	106
2.3 Cyclisme als voorloper van automobilisme.....	118
Hoofdstuk 3 – Automobilisme.....	121
3.1 Vroeg automobielbezit.....	121
3.2 « Le temps des teufs-teufs ».....	134
3.3 Automobile Club en Moto Club.....	142
3.4 Chambre Syndicale en Touring Club.....	162
Hoofdstuk 4 – Verkeerswet van 1899.....	173
4.1 Voorstel Claes.....	173
4.2 Voorstellen De Bruyn en Liebaert.....	179
4.3 Staat en automobilisme als bondgenoten.....	186
4.4 Nieuw regime voor de openbare weg.....	199
Hoofdstuk 5 – Anti-automobilisme.....	211
5.1 « L'ivresse de la vitesse ».....	211
5.2 Bedreigde voetgangers.....	221
5.3 Anti-automobile strategieën.....	231
5.4 Contra-strategieën.....	250

Hoofdstuk 6 – Automobilismewet.....	267
6.1 Voorstel Hanrez.....	268
6.2 Voorstel Magonette.....	276
6.3 Rapport Braun.....	284
6.4 Mislukte aanslag op het automobilisme.....	299
Hoofdstuk 7 – Automobilisering.....	315
7.1 Doorbraak van de automobiel.....	316
7.2 Fiscale melkkoe.....	330
7.3 Assemblage.....	340
7.4 Transformatie van het automobilisme.....	351
Hoofdstuk 8 – Opvoeding.....	375
8.1 Verkeersongevallen.....	376
8.2 Wet van 1924.....	389
8.3 Rapport Hans.....	398
8.4 « L'éducation du piéton ».....	412
Hoofdstuk 9 – Autowegen.....	427
9.1 Asfalt, centen en beton.....	428
9.2 Autostrade.....	446
9.3 « Le rail contre la route ».....	466
Hoofdstuk 10 – Controle.....	477
10.1 Verkeerslaboratorium Brussel.....	478
10.2 Verkeersreglement van 1934.....	491
10.3 Disciplineren.....	506
Conclusies.....	529
Bronnen en literatuur.....	539
Archieven en collecties.....	539
Gepubliceerde bronnen (serieel).....	540
Gepubliceerde bronnen (niet-serieel).....	543
Inventarissen, bibliografieën, referentiewerken.....	557
Literatuur.....	560
Bijlagen.....	589
Tabellen en afbeeldingen.....	591
Lijst van tabellen.....	591
Lijst van afbeeldingen.....	592
Inhoudsopgave.....	595